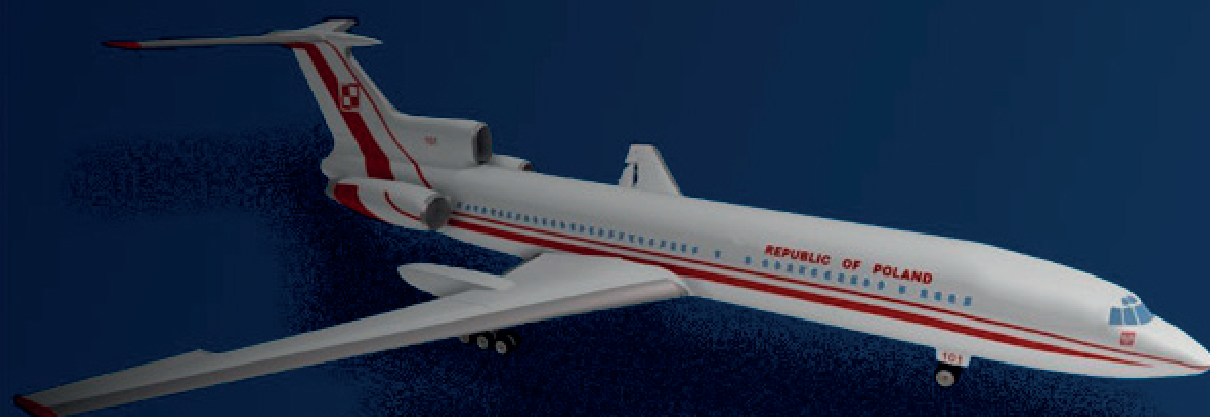
Śledztwo rosyjskiego rządu Władimira Putina w sprawie katastrofy polskiego samolotu rządowego w Smoleńsku 10 kwietnia 2010 r.



Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 roku.
pod kierunkiem Antoniego Macierewicza
Opracowanie Kazimierz Nowaczyk, Ph.D.

Zespół redakcyjny:
Marcin Gugulski
Bartłomiej Misiewicz

Zdjęcia:
z archiwum Zespołu Parlamentarnego

ISBN: 978-83-933564-7-8
Wydanie I
Warszawa 2014
Wydawnictwo: Rejtan Sp. z o.o,
ul. Świętokrzyska 16; 00-050 Warszawa
Druk: KF Partner Sp. z o.o.

SPIS TERŚCI

Streszczenie

W dniu 10 kwietnia 2010 roku odbył się lot rządowego samolotu Tupolew Tu-154M (polski Air Force One) z Warszawy (Polska) do Smoleńska (Rosja). Na pokładzie znajdowała się delegacja najwyższego szczebla urzędników państwowych Rzeczypospolitej Polskiej, podróżujących z okazji obchodów 70. rocznicy Zbrodni Katyńskiej[1]. Tego samego dnia o godzinie 10:41:06 czasu lokalnego samolot ten rozbił się niedaleko lotniska Siewiernyj w Smoleńsku. Nikt nie przeżył katastrofy, zginęło 96 osób znajdujących się na pokładzie („Katastrofa Smoleńska"). W skład oficjalnej delegacji wchodzili: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, Pierwsza Dama, wszyscy członkowie Centralnego Dowództwa Sił Zbrojnych RP, szef banku centralnego, członkowie parlamentu i rządu a także twórczyni „Solidarności" Anna Walentynowicz i przedstawiciele Rodzin Katyńskich, wśród nich obywatel USA. Spośród dziesięciu generałów Wojska Polskiego, którzy zginęli w katastrofie smoleńskiej, pięciu służyło jako główni dowódcy NATO. Między nimi znajdował się generał Franciszek Gągor, typowany na stanowisko głównego dowodzącego siłami NATO w Europie, jak również generałowie wspierający amerykańskie misje wojskowe w Iraku i Afganistanie: Andrzej Błasik, Tadeusz Buk, Bronisław Kwiatkowski, Włodzimierz Potasiński i bp. Tadeusz Płoski.

Niniejszy raport opracowano w oparciu o wyniki badań przygotowanych przez ekspertów i naukowców ze Stanów Zjednoczonych, Kanady, Australii, Wielkiej Brytanii, Danii, Niemiec, Polski i Rosji, którzy w ciągu ostatnich czterech lat współpracowali z Zespołem Parlamentarnym do spraw Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154 M z 10 kwietnia 2010 roku[2]. Raport niniejszy odnosi się głównie do oficjalnego raportu Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (Miezgosudarstwiennyj Aviacyonnyj Komitet - MAK) („Końcowy raport rosyjski") – instytucji, która przejęła odpowiedzialność za dochodzenie w sprawie tej katastrofy na podstawie dekretu Państwowej Komisji Śledczej, kierowanej przez premiera Władimira Putina[3]. Putin osobiście nadzorował wstępne śledztwo przez pierwsze 72 godziny jego trwania, a także sprawował kontrolę nad procesem dochodzeniowym do stycznia 2011 roku, dziewięć miesięcy po katastrofie. 13 kwietnia 2010 r. Rosyjska Państwowa Komisja Śledcza odrzuciła ofertę współpracy ze strony ekspertów Unii Europejskiej[4]. Do dnia dzisiejszego Władimir Putin nie podpisał raportu tej Komisji a stanowisko Federacji Rosyjskiej reprezentuje raport MAK.

Najistotniejsze ustalenia techniczne wspomniane w niniejszym dokumencie zostały przedsta-wione i potwierdzone przez ekspertów w ramach trzech konferencji naukowych poświęconych katastrofie smoleńskiej, które odbyły się w Warszawie w 2012, 2013 i 2014 r.[5], jak również podczas publicznego wysłuchania w Parlamencie Europejskim w marcu 2012 r.[6], w artykułach w recenzowanych czasopismach naukowych[7] oraz w sprawozdaniach Zespołu Parlamentarnego [8].

1 http://www.archives.gov/research/foreign-policy/katyn-massacre/
2 http://www.smolenskzespol.sejm.gov.pl/
3 Rozkaz nr 225 Prezydenta Federacji Rosyjskiej z dnia 10 kwietnia 2010 r. (Załącznik I).
4 *Ibid.*
5 http://smolenskcrash.com/index.php/Main/index/schedConfs/archive
6 http://ecrgroup.eu/news/public-hearing-the-rejected-truth/
7 Załącznik XII.
8 *Ibid.*

Każdy rozdział niniejszego raportu zawiera przykłady najistotniejszych błędów i naruszeń standardów dochodzeniowych, opisanych w „Podręczniku wypadków i incydentów lotniczych" Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO)[9,10] , przypadki niszczenia lub manipulacji dowodami jak również manipulacje wnioskami zawartymi w Raporcie końcowym (MAK). Wszystkie cytowane tu wyniki zostały opublikowane przez Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy Smoleńskiej.

Najważniejsze fałszerstwa dotyczące materiałów dowodowych oraz kwestie otwarte dotyczące śledztwa to, między innymi:

● **Nawigacja lotnicza**

Rosyjski raport końcowy zawiera sfałszowane dane oryginalnych ścieżek schodzenia zapisanych w CVR (rejestrator rozmów w kokpicie) przed katastrofą; oryginalne dane wskazują, że samolot został intencjonalnie skierowany poza prawidłową strefę lądowania, kolejne „potwierdzenia" błędnego kursu oraz ścieżki schodzenia samolotu przed katastrofą, dostarczane przez rosyjską kontrolę ruchu lotniczego Siewiernyj, zostały ukryte poprzez zmianę zapisu transkrypcji z CVR.

● **Akcja ratunkowa i badania lekarskie**

Rosyjskie zespoły szybkiego reagowania przybyły na miejsce katastrofy, odległe od pasa startowego o 400 metrów w kierunku południowo-wschodnim, dopiero w 17 minut po odebraniu sygnału; ratownicy medyczni byli opóźnieni o dodatkowych 12 minut. Rosyjskie władze złożyły deklarację, że nikt nie przeżył w niecałą godzinę od katastrofy, zanim odnaleziono wszystkie ciała pasażerów i załogi. Dane w kolejnych sprawozdaniach z autopsji odzwierciedlają drastyczne odejście od medycznych standardów, czego jednym z przykładów jest skrócone określenie przyczyny zgonu jednakowe dla wszystkich ofiar.

● **Śledztwo**

• *Miejsce katastrofy*

Lokalizacja głównych szczątków katastrofy uległa zmianie w nocy z 11 na 12 kwietnia. Końcowy raport rosyjski odnotowuje zmienioną lokalizację szczątków, aby uzasadnić twierdzenie, że samolot był w zasadzie nienaruszony przed zderzeniem z ziemią. Dowody wskazują na inną prawdopodobną przyczynę katastrofy - wybuch podczas lotu.

Nieupoważnione osoby (np. miejscowi cywile i media) miały niemal natychmiastowy dostęp do do tej części miejsca katastrofy, która znajdowała się przed uderzeniem samolotu w ziemię, co spowodowało zniknięcie stamtąd licznych przedmiotów. Dzień po katastrofie nastąpiła mobilizacja ciężkiego sprzętu bezpośrednio na miejscu zdarzenia, między innymi w celu rozpoczęcia budowy betonowego dojazdu dla środków transportu, za których pomocą następnie usunięto wrak.

9 Bogdan Gajewski, Ph.D., II Konferencja Smoleńska, Warszawa 23.10.2013 r. Kanadyjski Starszy Inżynier Działań Naprawczych, specj. certyfikacja statków powietrznych. Pomaga Zarządom Bezpieczeństwa Transportu w badaniu wypadków i incydentów lotniczych; opiniuje raporty z wypadków i zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, stwierdzając poprawność techniczną i oceniając potrzebę dalszych działań naprawczych. International Society of Air Safety Investigators – Członek Samodzielny.

10 Greg Makowski - FAA (Federalna Administracja Lotnictwa) wywiad kontrolera. http://blogpublika.com/2014/05/02/nasz-wywiad-grzegorz-majowski-ekspert-federalnej-agencji-lotnictwa-usa-faa-to-co-zp-antoniego-macierewicza-osiagnal-to-cos-absolutnie-niesamowitego

W ciągu 45 dni po katastrofie wycięto niektóre drzewa, a na głównym miejscu katastrofy przemieszano wierzchnią warstwę ziemi wraz z ogromną ilością fragmentów wraku do głębokości około 60 cm [11], dodatkowo niszcząc kluczowy materiał dowodowy.

• *Wrak samolotu*

Do niszczenia wraku doszło przed rozpoczęciem transportu szczątków z miejsca katastrofy w dniu 13.04.2010 r. i proces ten kontynuowano w trakcie transportu.

Przeniesiony wrak samolotu był narażony na działanie czynników atmosferycznych przez co najmniej kilka następnych miesięcy.

● **Rosyjski raport końcowy (MAK)**

• *Rejestratory parametrów lotu*

Rosyjski raport końcowy zawiera transkrypcje z CVR (rejestratora rozmów w kokpicie), niezgodne zarówno z „oryginalnym" zapisem CVR dostarczonym polskiemu rządowi, jak i z innym egzemplarzem zapisu wykorzystywanym przez rosyjskich śledczych. Powszechnie znanych jest pięć różnych kopii zapisów CVR (dostarczonych przez Rosjan) z różnym czasem trwania nagrań.

Z pięciu rejestratorów pokładowych zainstalowanych w samolocie jednego nie odnaleziono, a dane z dwóch innych (połączonych równolegle) są niezgodne; oryginalne urządzenia pozostają w dyspozycji rosyjskich śledczych. Kopie nagrań dostarczone stronie polskiej były niepełne lub tak złej jakości, że to czyniło je bezużytecznymi dla dochodzenia.

• *Manipulacja danymi*

Analiza zakodowanych danych przygotowana przez Universal Avionics, producenta systemu TAWS (Terrain Awareness Warning System), została w Raporcie końcowym MAK pominięta w całości. Dotyczy to w szczególności ostatniej sekwencji danych (TAWS #38), składającej się z odczytu ostatniego, zarejestrowanego przez ten system, położenia samolotu, wysokości i innych kluczowych parametrów. Zapisy Raportu końcowego MAK są niespójne w stosunku do przytoczonego odczytu zapisu TAWS #38. Ukryty został nie tylko TAWS #38, ale w jego pobliżu usunięto około 1 sekundy danych zapisanych przez wszystkie rejestratory lotu.

Rosyjski Raport Końcowy nie analizuje istotnych danych przyspieszenia pionowego i przechylenia, zapisanych przez rejestratory lotu i uwidaczniających gwałtowne wstrząsy przed katastrofą samolotu.

11 Raport zespołu polskich archeologów omówiony w rozdziale 4.3.

Niniejszy dokument składa się z siedmiu głównych części:

1. Tło wydarzeń (Załącznik I, II)
2. Nawigacja lotnicza w pobliżu lotniska Siewiernyj (Załącznik II, III, IV)
3. Operacja ratunkowa oraz badania medyczne (Załącznik V, XII)
4. Śledztwo rosyjskie (Załącznik V, VI, VIII, IX, XI)
5. Końcowy raport rosyjski MAK (Załącznik VII, VIII, IX, X, XI)
6. Niezależne śledztwo (Załącznik XII)
7. Wnioski

1 TŁO WYDARZEŃ

09.04.2010. Warszawa (PAP) - Prezydent Lech Kaczyński udaje się w sobotę do Katynia, gdzie wraz z przedstawicielami Rodzin Katyńskich, a także parlamentarzystami i duchownymi, złoży hołd Polakom zamordowanym przez sowiecki reżim komunistyczny. W uroczystościach ma wziąć udział ok. 800 osób.

Nabożeństwo żałobne, które miało odbyć się w Katyniu w 70. rocznicę sowieckiej zbrodni ludobójstwa, początkowo planowano z udziałem zarówno prezydenta Polski Lecha Kaczyńskiego, jak i premiera Donalda Tuska. Jednak na osobiste zaproszenie premiera Federacji Rosyjskiej Władimira Putina, premier Tusk zmienił plany i wziął udział w odrębnej uroczystości dnia 7 kwietnia. 10 kwietnia 2010 roku prezydent, jego małżonka i grupa 94 urzędników państwowych miała dotrzeć na lotnisko wojskowe w Smoleńsku w pobliżu Katynia. W locie uczestniczyli między innymi wszyscy dowódcy sił zbrojnych z szefem Sztabu Generalnego na czele, kapelani wojskowi wszystkich wyznań chrześcijańskich, prezes Narodowego Banku Polskiego, szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego, Prezes Instytutu Pamięci Narodowej, ministrowie, wicemarszałek Sejmu RP, posłowie, senatorowie, członkowie rodzin oficerów zamordowanych w Katyniu, a także współzałożycielka „Solidarności" Anna Walentynowicz. Warunki atmosferyczne (gęsta mgła) w połączeniu z fałszywymi informacjami podawanymi przez kontrolerów ruchu lotniczego uniemożliwiły pilotowi lądowanie na lotnisku Siewiernyj. Załoga samolotu, nie dysponując określonym lotniskiem zapasowym, postanowiła nie lądować, tylko odejść na drugi krąg. Podczas tego manewru, z wciąż niewyjaśnionych przyczyn, samolot został nagle rozerwany na kilkadziesiąt tysięcy fragmentów, w wyniku czego zginęli wszyscy pasażerowie i załoga.

Do zbadania przyczyn katastrofy powołano, na mocy zarządzenia[1] ówczesnego prezydenta Rosji D. Medwiediewa, specjalną komisję. Przewodniczył jej ówczesny premier W. Putin, jego zastępcą był ówczesny wicepremier S. Iwanow, obecnie szef Administracji Prezydenta Putina, generał S. Szoigu, minister Federacji Rosyjskiej do spraw Obrony Cywilnej, Sytuacji Nadzwyczajnych i Likwidacji Skutków Klęsk Żywiołowych, obecnie



Rysunek 1. Od lewej: S. Szoigu, W. Putin, S. Ivanow w Smoleńsku 04.10.2010 r.

1 Zarządzenie Nr 225 Prezydenta Federacji Rosyjskiej z dnia 10 kwietnia 2010 r. (Załącznik I).

Minister Obrony, został zastępcą odpowiedzialnym za zabezpieczenie miejsca wypadku i wraku, a gen. T. Anodina, Przewodnicząca MAK, została zastępcą odpowiedzialnym za badanie przyczyn katastrofy. Wicepremier Iwanow, pułkownik FSB[2] i generał rezerwy, objął stanowisko pierwszego zastępcy przewodniczącego Komisji, podejmując wszystkie kluczowe decyzje dotyczące przebiegu dochodzenia. Natychmiast po katastrofie Rosjanie nalegali[3], aby działać zgodnie z Załącznikiem 13[4] do Konwencji Chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, traktując w ten sposób ten lot jako cywilny. Początkowo jednak postępowanie było prowadzone przez wspólną komisję[5] zgodnie z Umową z 1993 roku[6] w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowego między Polską a Federacją Rosyjską, regulującą, między innymi, procedury dotyczące katastrof lotniczych. Zaledwie trzy dni po katastrofie, dnia 13 kwietnia 2010 roku, Władimir Putin oficjalnie wskazał MAK pod kierownictwem generał Anodiny jako podmiot mający zbadać przyczyny techniczne katastrofy, jednocześnie odrzucając, za zgodą strony polskiej, pomoc oferowaną przez ekspertów Unii Europejskiej[7]. Tego samego dnia premier Polski przyjął warunki prowadzenia śledztwa na podstawie Załącznika 13. Dziewięć miesięcy później, w dniu 12 stycznia 2011 roku, generał Anodina podczas międzynarodowej konferencji prasowej[8] przedstawiła raport końcowy komisji MAK. Do dziś nie został opublikowany raport Państwowej Komisji pod przewodnictwem Władimira Putina. Rząd Donalda Tuska nie zwrócił się do ICAO ani do innych organizacji międzynarodowych z protestem przeciw ustaleniom raportu MAK, choć początkowo zapowiadał to zarówno premier Tusk, jak i minister spraw zagranicznych Radosław Sikorski.

1.1 Wyniki końcowe raportu MAK

MAK przypisuje pełną odpowiedzialność za katastrofę polskim pilotom. Według MAK załoga nie przerwała zejścia przy minimalnej wysokości zniżania ustalonej na 100 m, ale kontynuowała je z prędkością pionową o wartości dwukrotnie wyższej od zalecanej. Próba lądowania bez kontaktu wzrokowego z ziemią spowodować miała kolizję samolotu z brzozą na wysokości około 5 m, czego wynikiem była utrata 6,5 m lewego skrzydła maszyny a następnie obrót w lewą stronę na skutek niezrównoważonej siły nośnej skrzydeł, i uderzenie w ziemię w pozycji niemal odwróconej (obrót o 150°).



Rysunek 2. Wizualizacja ostatnich sekund lotu TU-154M przed uderzeniem w ziemię według raportu MAK (K. Nowaczyk).

2 Federalna Służba Bezpieczeństwa Federacji Rosyjskiej.
3 04.10.2010 r. rozmowa telefoniczna pomiędzy E. Klichem, szefem polskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i A. Morozovem, szefem komisji technicznej Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego w Rosji.
4 Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej dla Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (Załącznik II).
5 Przewodniczącym komisji był rosyjski generał lotnictwa Bajnietov, płk M. Grochowski z Polski był jego zastępcą.
6 Umowa między Ministerstwem Obrony RP a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego wojskowego ruchu lotniczego wykonywanego przez samoloty wojskowe Rzeczpospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej działających w odpowiednich przestrzeniach powietrznych obu krajów z dnia 14 grudnia 1993 r.
7 Protokół Państwowej Komisji pod przewodnictwem Władimira Putina z dnia 13.04.2010 r. (Załącznik I).
8 Międzypaństwowy Komitet Badania Wypadków Lotniczych, Raport końcowy Komisji Tu-154M, numer boczny 101, Rzeczypospolitej Polskiej (Załącznik VIII).

Według raportu rosyjskiego bezpośrednie przyczyny katastrofy to:

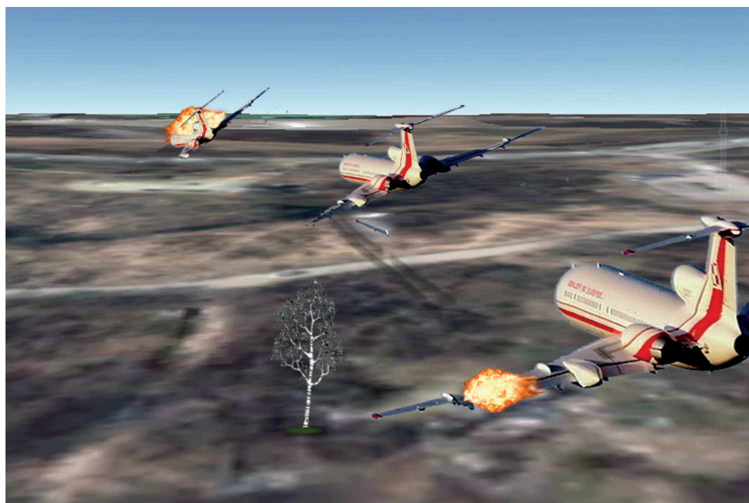
- Brak podjęcia przez załogę we właściwym czasie decyzji o lądowaniu na lotnisku zapasowym;
- Zejście w warunkach braku kontaktu wzrokowego z ziemią, kontynuowane do wysokości znacznie niższej od minimalnej wysokości wymaganej dla odejść (100 m), w celu uzyskania warunków lotu z widocznością ziemi;
- Obecność w kokpicie, aż do samego zderzenia, Dowódcy Polskich Sił Powietrznych, będącego pod wpływem alkoholu. Jego obecność wywarła presję na dowódcę statku powietrznego, wymuszając kontynuowanie zejścia, a tym samym powodując nieuzasadnione ryzyko związane z lądowaniem za wszelką cenę. Według MAK, prezydent Lech Kaczyński był również odpowiedzialny za presję na niezwłoczne lądowanie.
-

1.2 Status niezależnego dochodzenia

Wiele istotnych wniosków technicznych przedstawionych w raporcie rosyjskim było fałszywych, co udowodnili międzynarodowi eksperci, pochodzący z krajów takich, jak: USA, Kanada, Australia, Wielka Brytania, Dania, Niemcy, Polska i Rosja, którzy współpracują z polskim Zespołem Parlamentarnym ds. zbadania przyczyn katastrofy smoleńskiej[9] przez ostatnie cztery lata. Co więcej, naukowcy z całego świata przedstawili swoje wnioski podczas trzech konferencji naukowych poświęconych katastrofie smoleńskiej, które odbyły się w Warszawie w 2012, 2013 i 2014 r.[10] Ich odkrycia podważają rosyjski scenariusz katastrofy z samolotem obracającym się w lewą stronę w wyniku utraty końcówki skrzydła na skutek kolizji z drzewem.[11]

Badania ekspertów wykazały, że:

- Rosyjska kontrola ruchu lotniczego na lotnisku Siewiernyj była bezpośrednio nadzorowana przez moskiewskie centrum kontroli lotnictwa wojskowego o kryptonimie „Logika". Dowodzący „Logiką" oficer odmówił podania lokalizacji zapasowych lotnisk oraz zamknięcia lotniska Siewiernyj, choć domagali się tego smoleńscy kontrolerzy lotu. Kontrolerzy prowadzili samolot nieprawidłowo, dostarczając załodze fałszywe informacje o odległości od pasa startowego, ścieżki schodzenia i kursu;
- Według danych z rejestratora lotu w połączeniu z obrazami z miejsca katastrofy, lewe skrzydło samolotu zaczęło się rozpadać około 50-70 metrów przed sugerowanym „uderzeniem" w brzozę;



Rysunek 3. Scenariusz ostatnich sekund lotu samolotu według ekspertów i naukowców współ-pracujących z Zespołem Parla-mentarnym. Dokładna wartość przechylenia samolotu w lewo jest nadal nieznana. (K. Nowaczyk).

9 Zespół parlamentarny utworzony 8 lipca 2010 r. Pełna nazwa: Zespół Parlamentarny ds. Zbadania Przyczyn Katastrofy TU-154M z dnia 10 kwietnia 2010 r. Przewodniczący poseł A. Macierewicz. Zespół liczy ponad 160 członków.

10 Konferencje naukowe - Konferencja smoleńska, I w 2012 r., II w 2013 r., III w 2014 r. w Warszawie.

11 Załącznik VIII.

- Całkowite zniszczenie samolotu było wynikiem serii wybuchów, z których pierwszy zniszczył skrzydło, a następne kadłub samolotu. Główny wybuch miał miejsce w powietrzu wewnątrz kadłuba, jak wskazuje nagranie TAWS #38[12] oraz zapis FSM, i nastąpił w przybliżeniu na jedną sekundę przed pierwszym zderzeniem z ziemią.

Rozdziały od 2. do 5. zawierają uzasadnienie stwierdzeń dotyczących umyślnej manipulacji i niszczenia dowodów w trakcie dochodzenia prowadzonego przez MAK. Rozdział 6. opisuje wyniki uzyskane przez niezależnych ekspertów, potwierdzające hipotezę prawdziwej trajektorii lotu zakończonego katastrofą, przedstawioną przez Zespół Parlamentarny.

12 Terrain Awareness and Warning System (TAWS). Uniwersalny system awioniki, w tym system zarządzania lotem (FMS), zainstalowany na pokładzie TU-154M. Odczytów z tego systemu dokonano w Stanach Zjednoczonych. Wspomniany alarm TAWS #38 szczegółowo opisano w Rozdziale 5.

2

NAWIGACJA W POBLIŻU LOTNISKA SIEWIERNYJ

Podczas ostatecznego podejścia do lotniska Siewiernyj w Smoleńsku polski Air Force One nie był ani na kursie, ani na właściwej ścieżce schodzenia. Instrukcje podane przez kontrolera ruchu lotniczego były wyraźnie mylące i błędne w stosunku do prawidłowego podejścia do lądowania na pasie startowym tego lotniska. Rosyjski raport końcowy opisuje jednak zupełnie inną wersję wydarzeń od wymienionych wyżej faktów i okoliczności, które doprowadziły do katastrofy. W świetle zgłoszonych oświadczeń i innych dowodów, można zadać istotne pytanie dotyczące sposobu, w jaki samolot był prowadzony przez kontrolę ruchu lotniczego, w szczególności dotyczące ścieżki zniżania wyznaczonej przez kontrolerów.

Według stenogramów z rejestratora rozmów w kokpicie Tu-154M („CVR")[1], na dziewięć minut przed katastrofą, pierwszy pilot, kapitan Arkadiusz Protasiuk, ogłosił gotowość do przerwania próby lądowania w warunkach złej widoczności[2]. W efekcie załoga samolotu przygotowywała się do wykonania manewru odejścia i ewentualnego lądowania na lotnisku zapasowym. Kontroler ruchu powietrznego na lotnisku w Smoleńsku zwrócił się, poprzez obecnego w wieży oficera, do centrum w Moskwie, chcąc uzyskać zgodę na zamknięcie lotniska Siewiernyj. Moskwa odrzuciła ten wniosek, nie wybrała też lotniska zapasowego z rozważanych w rozmowie lotnisk cywilnych w Mińsku lub Witebsku na Białorusi. Zamiast tego nakazała sprowadzenie Tu-154M do pułapu decyzyjnego 100 m[3] (są też świadkowie stwierdzający, że rozkaz dotyczył zniżania się do 50 m).

2.1 Rozkazy z Centrum Operacyjnego w Moskwie (kryptonim „Logika") i błędne instrukcje dostarczane przez kontrolę ruchu lotniczego



Rysunek 4. Trajektoria samolotu (linia błękitna) w porównaniu do osi drogi startowej (linia żółta). Mapa sporządzona przez K. Nowaczyka na podstawie raportu MAK (Załącznik VIII), zdjęcia satelitarnego (Załącznik VI) i raportu NTSB (Załącznik VII). Pozycje FMS i TAWS #38 pochodzą z ekspertyzy Universal Avionics NTSB (Załącznik X). Zanik zasilania na wysokości 15 m, 70 m przed pierwszymi śladami uderzenia w ziemię.

1 Załącznik III.
2 Warunki pogodowe w Smoleńsku, Załącznik III.
3 Załącznik III.

10:23:00	РП	Алло, добрый день, с «Северного» беспокоят. Под чьим управлением сейчас идет польский борт?
10:23:08	Южный	Москва руководит.
10:23:09	РП	А?
10:23:10	Южный	Москва руководит.

10:23:00	RP	Witam, dzień dobry, dzwonię z lotniska północnego. Kto teraz kontroluje lot polskiego samolotu?
10:23:08	Yuzhny	Moskwa kontroluje.
10:23:09	RP	Słucham?
10:23:10	Yuzhny	Moskwa kontroluje.

Rysunek 5. Rozmowa kontrolerów ruchu lotniczego na lotniskach Siewiernyj i Yużnyj w Smoleńsku. Źródła rosyjskie pokazują, że instrukcje nawigacji lotniczej przekazywane PL-101 nie były kontrolowane przez lokalną bazę wojskową, w której samolot miał wylądować, lecz bezpośrednio z Moskwy. Stenogram rozmowy telefonicznej z Siewiernego[4]

09:39:33	Красн.	«Логика», добрый день, оперативного КП.	
09:39:43	ОД	Майор Куртинец.	
09:39:45	Красн.	Полковник Краснокутский, оперативному дайте трубочку.	
09:39:47	ОД	Сейчас.	
09:39:49	ОД	Алло.	
09:39:50	Красн.	Алло, вы слышите меня?	

09:39:33	Krasn.	„Logika", Dzień dobry, chciałbym rozmawiać z dowódcą centrum operacyjnego.
09:39:43	OD	Major Kutiniets.
09:39:45	Kras.	Pułkownik Krasnokutski, proszę przekazać słuchawkę (oficerowi) operacyjnemu.
09:39:47	OD	Gotowe.

Rysunek 6.1. Rozmowa pomiędzy płk. Krasnokutskim a moskiewskim Centrum Operacji (Kryptonim „Logika"). Krasnokutski był pośrednikiem pomiędzy „Logiką" a kontrolerami ruchu lotniczego. Jego obecność na wieży nie była autoryzowana i została przemilczana w Raporcie końcowym MAK. Stacjonował w bazie wojskowej w Twerze. Zobacz transkrypcję rozmowy telefonicznej z Siewiernym.

10:25:59	Красн.	Краснокутский, значит, делает контрольный заход, решение командира, делает контрольный заход до высоты принятия решения 100 метров, уход, готовность Минска, Витебска на запасной пусть запросят.
10:26:11	Дисп.	Принял.
10:26:13	Красн.	Приняли?
10:26:14	Дисп.	Так точно.

10:25:59	Krasn.	Krasnokutski, wiesz, kontrolowane podejście to decyzja dowódcy. On przygotowuje kontrolowane podejście, aż do osiągnięcia 100 metrów (300 stóp) wysokości, później sprawdźcie Mińsk, Witebsk, czy są gotowe jako rezerwa (lotniska rezerwowe).
10:26:11	Disp.	Przyjąłem.
10:26:13	Kras.	Przyjąłeś? (Zrozumiano?)
10:26:14	Disp.	Tak jest!

Rysunek 6.2. Rozmowa pułkownika Krasnokutskiego i jednego z kontrolerów ruchu lotniczego obecnych na wieży. Stenogramy z mikrofonów zainstalowanych w wieży kontrolnej lotniska Siewiernyj.

4 Rysunek 5. Rozmowa kontrolerów ruchu lotniczego na lotniskach Siewiernyj i Yużnyj w Smoleńsku. Źródła rosyjskie pokazują, że instrukcje nawigacji lotniczej przekazywane PL-101 nie były kontrolowane przez lokalną bazę wojskową, w której samolot miał wylądować, lecz bezpośrednio z Moskwy. Stenogram rozmowy telefonicznej z Siewiernego

10:39:59	А	*(нрзб).*
10:40:14	РЗП	4, на курсе, глиссаде.
10:40:17	101	На курсе, глиссаде.
10:40:27	РЗП	3, на курсе, глиссаде.
10:40:31	РП	Фары включите.
10:40:33	101	Включёны.
10:40:39	РЗП	2, на курсе, глиссаде.

10:39:59	A	(nieczytelne).
10:40:14	RZP	4, na kursie, ścieżka schodzenia.
10:40:17	101	Na kursie, ścieżka schodzenia.
10;40:27	RZP	3, na kursie, ścieżka schodzenia.
10:40:31	RP	Włącz reflektory.
10:40:33	101	Włączone.
10:40:39	RZP	2, na kursie, ścieżka schodzenia.

Rysunek 7. Stenogram z komunikacji pomiędzy kontrolerem ruchu lotniczego i polskim pierwszym pilotem Protasiukiem, potwierdzającym kurs w oparciu o wcześniej przekazane błędne instrukcje. (Załącznik III).

Dwóch kontrolerów wojskowego ruchu lotniczego na lotnisku Siewiernyj otrzymywało rozkazy od trzeciej osoby obecnej w wieży kontrolnej – pułkownika Nikołaja Krasnokutskiego – osoby nieupoważnionej do przebywania w tym miejscu[5]. Transkrypcja z rejestratora CVR potwierdza, że załoga samolotu wykonywała rozkazy przekazywane z Moskwy za pośrednictwem płk. Krasnokutskiego. Główny kontroler polecił pilotom kontynuowanie zejścia nawet do wysokości 50 metrów, jak twierdzi załoga innego polskiego samolotu JAK-40, która w tamtym momencie przysłuchiwała się komunikacji z tupolewem[6]. Wspomniany samolot z zespołem dziennikarzy na pokładzie wylądował bez problemów niedługo przed katastrofą tupolewa. Ostatecznie kontrolerzy wydali wyraźnie polecenie „pas startowy wolny", co stanowiło w zasadzie polecenie lądowania. W wyniku błędnych informacji o wysokości i odległości od pasa startowego, dostarczonych przez kontrolerów, rządowa maszyna była poza dopuszczalnym zakresem marginesu błędu w odniesieniu do ścieżki schodzenia przez większą część manewru podchodzenia do lądowania. Innymi słowy, począwszy od odległości około 8-10 km od lotniska Siewiernyj, trajektoria pozioma jak i pionowa samolotu nie pokrywała się z prawidłowym podejściem do lądowania. Odpowiedzialność za korektę tej niebezpiecznej sytuacji leżała po stronie wieży kontrolnej Siewiernyj. Rysunek 4. pokazuje trajektorię samolotu w stosunku do osi drogi startowej na zdjęciu satelitarnym z 11.04.2010 r.

Zgodnie z przepisami rosyjskimi, kontrolerzy ruchu lotniczego powinni albo zamknąć lotnisko, albo też skierować załogę na odejście już przy odległości ośmiu kilometrów od lotniska. Zamiast tego, w oparciu o rozkazy pułkownika Krasnokutskiego otrzymywane przez telefon z Moskwy, podawali załodze samolotu nieprawdziwe informacje „na kursie i na ścieżce do lądowania"[7]. Dane toru lotu, jak przytoczono w 3 źródłach referencyjnych[8], pokazują, że Tu-154M prawie w ogóle nie znajdował się na kursie i na ścieżce do lądowania, mimo zapewnień kontrolerów ruchu lotniczego przekazywanych pilotom.

Podsumowując, nie ma wątpliwości, że kontrolerzy lotów na lotnisku Siewiernyj przekazali błędne informacje załodze Tu-154M. Kontrolerzy naruszyli kilka rosyjskich przepisów, między innymi przepis stanowiący, że decyzji kontrolera ruchu lotniczego na

5 Załącznik III.
6 JAK-40, zeznania pilotów. (Załącznik IV).
7 Załącznik III.
8 Raport NTSB (Załącznik VII). Transkrypcja z rejestratorów głosu (Załącznik III). Polska odpowiedź na wersję roboczą raportu MAK w języku angielskim (Załącznik V).

służbie nie mogą zastąpić decyzje osób trzecich. Jakikolwiek nacisk z zewnątrz wieży kontrolnej, taki jak z moskiewskiego Centrum Operacji (kryptonim „Logika"), jest nielegalny. Ponieważ piloci wojskowi są zobowiązani wykonywać rozkazy z wieży kontrolnej, kontrolerzy ruchu lotniczego muszą brać pełną odpowiedzialność za bezpieczne prowadzenie samolotu podczas schodzenia i lądowania. Dlatego też, z uwagi na błędy popełnione przez kontrolerów ruchu lotniczego, Tu-154M był w przeważającej części zdecydowanie poza bezpieczną ścieżką schodzenia i około 50 m poza właściwym kierunkiem kursu na pas do lądowania.

Oficjalny raport Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego („MAK") zawiera przekłamania co do „faktycznych" zeznań dotyczących sposobu, w jaki kontrola ruchu lotniczego prowadziła samolot, w szczególności jeśli chodzi o ścieżkę schodzenia wyznaczoną przez kontrolerów.

Raport nie wyjaśnia również, a nawet zdaje się nie zauważać w całym procesie, roli płk. Krasnokutskiego, Centrum Operacji w Moskwie (kryptonim „Logika"), czy też samej obecności jakichkolwiek osób nieupoważnionych. Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu końcowego Federacji Rosyjskiej („polska odpowiedź") wskazały na 222 innych błędów, pominięć, przeinaczeń i fałszywych przesłanek (Załącznik VII). Rosjanie stwierdzili, że polscy piloci nie mieli wiedzy o topografii terenu, co miało być jedną z przyczyn tragedii. Taki wniosek nie uwzględnia informacji, że pierwszy pilot lądował na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku wielokrotnie, a na trzy dni przed katastrofą jako drugi pilot w ramach lotu polskiej delegacji rządowej[9]. Wreszcie Rosjanie podważyli zeznania kontrolerów lotu (P. Plusnin i V. Ryzenko) złożone w dniu katastrofy 10 kwietnia 2010 r., a zeznania złożone dwa dni później uznali za prawdziwe. Do nowych zeznań nie dołączono wcześniejszych oświadczeń dotyczących procedur wojskowych przyjętych na Siewiernym oraz informacji kontrolerów ruchu lotniczego, że celowo wprowadzali w błąd pilotów.

2.2 „Niezarejestrowany" zapis wideo z ekranu radaru w wieży kontrolnej

Według Rosyjskiego raportu końcowego (MAK) brakuje zapisów wideo z ekranu radaru w wieży kontrolnej podczas lądowania polskiego Air Force One w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Raport rosyjski omawia tę kwestię w następujący sposób: *W tym dniu podczas przygotowań przed lotem sprawdzano tylko funkcjonowanie rejestratora bez oceny jakości zapisu. Analiza wykazała, że nagranie nie został wykonane z powodu skręcenia (zwarcia) przewodów pomiędzy kamerą a rejestratorem wideo. Po zaizolowaniu przewodów nagranie wideo zostało wznowione.*[10] Jednakże raport rosyjski w rzeczywistości zawiera informacje o lokalizacji znaczników samolotu uwidaczniających ścieżkę schodzenia i mogących pochodzić wyłącznie z zapisu wideoradaru. Dlatego też strona polska sformułowała pytanie dotyczące rażących niespójności w tym zakresie: *W świetle informacji o brakującym zapisie wideo procesu podejścia do lądowania na wskaźniku PRL, przytoczenie danych dotyczących lokalizacji znaczników samolotu na ścieżce schodzenia na wskaźniku PRL budzi poważne wątpliwości.*[11] W związku z tym strona polska zwróciła się o wyjaśnienia, dlaczego strona rosyjska sformułowała liczne oświadczenia w oparciu o odczyt z zapisu wideo z ekranu radaru, skoro rzekomo taki zapis nie został wykonany z powodu awarii. Odpowiedzi jednak nie uzyskano.

---

9 http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,7764434,Kpt__Protasiuk__doskonale_znal_jez__rosyjski_i_lotnisko.html
10 Rosyjski raport MAK, tłumaczenie angielskie, s. 73. Załącznik VIII.
11 Polska odpowiedź do projektu sprawozdania MAK w języku angielskim, s. 57-60. (Załącznik V).

3

DZIAŁANIA RATUNKOWE I BADANIA MEDYCZNE

Według polskich Uwag[1] wieża kontroli lotów na lotnisku Siewiernyj nie powiadomiła natychmiast jednostek ratowniczych lotniska o katastrofie i nie przekazała informacji o niej jednostkom ratowniczym okręgu Smoleńsk.

3.1 Opóźnienie pogotowia ratunkowego i jednostek ratowniczych

Dziesięć minut po katastrofie zostały powiadomione jednostki ratownicze lotniska, a pierwsze wozy strażackie przybyły na miejsce wypadku czternaście minut po zdarzeniu. Pierwsza karetka przyjechała na miejsce siedemnaście minut po katastrofie (szczegóły z rosyjskiego raportu w Tabeli 1.). W ciągu kilkudziesięciu minut po katastrofie Rosjanie odpowiedzialni za operację ratowniczą ogłosili, że nikt nie przeżył. Informację tę przekazano natychmiast do Polski, mimo że zwłoki Prezydenta RP znaleziono dopiero cztery godziny później. W wyniku takich pochopnych oświadczeń odesłano karetki, co uniemożliwiło ratownikom zobaczenie którejkolwiek z ofiar. Ekipa ratunkowa nie prowadziła żadnych działań ratowniczych i otrzymała od urzędników wojskowych rozkaz wycofania się ze względu na to, że wszyscy pasażerowie nie żyją. Zdjęcie na Rysunku 8. ukazuje środkową część miejsca katastrofy 57 minut po jej wystąpieniu.



Rysunek 8. Akcja ratunkowa na miejscu katastrofy. 11:38 czasu lokalnego (57 minut po katastrofie), 10 kwietnia 2010 r.

3.2 Naruszenie standardów medycznych w raportach z sekcji zwłok

Na pokładzie samolotu znajdowało się 96 osób, w tym 4 członków załogi i 3 członków personelu pokładowego. Badania w trakcie rosyjskiego dochodzenia medycznego wykazały, że ponieważ w momencie uderzenia w podłoże samolot znajdował się w pozycji odwróconej, osoby na pokładzie były wystawione na przyspieszenie o wartości przekraczającej 100 g. Według tych ekspertyz medycznych do śmierci wszystkich osób na pokładzie doszło natychmiast w chwili zderzenia z powodu licznych urazów mechanicznych niepozwalających na przeżycie, poniesionych w wyniku oddziaływania ogromnych sił hamowania, oraz urazów mechanicznych na skutek kontaktu ze zniszczonymi częściami samolotu. Odnalezione ciała przetransportowano do Moskwy, jednak nie prze-

1 *Ibid.*

Tabela 1. Przebieg akcji ratunkowej z raportu MAK

10:41	Oficjalny czas katastrofy
10:42	Informacja na temat utraconej komunikacji radiowej z samolotem otrzymana przez oficera dyżurnego Regionalnej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (RSRS) od szefa Jednostki Wojskowej 06755;
10:43	Alarm ogłoszony przez dowództwo RSRS i rozkaz dla zmiany na służbie, by przygotować się do wyjazdu;
10:46	Samochód strażacki Kamaz-43108 z oddziału strażackiego Jednostki Wojskowej 06755 wyjechał na miejsce wypadku;
10:48	Samochód GAZ-4795 NPSG (3 osobowy) RSRS wyjechał z lotniska „Yuzhny" w Smoleńsku do lotniska „Siewiernyj" w Smoleńsku;
10:50	Informację o wypadku otrzymał oficer dyżurny miejscowego pogotowia ratunkowego dla okręgu smoleńskiego od kierownictwa RSRS;
10:51	Wyjazd dyżurujących załóg pogotowia ratunkowego do miejsca wypadku (Straż Pożarna - 3 służba na smoleńskim lotnisku Siewiernyj od 8:00 do obsługi lotów VIP, Straż Pożarna - 5, Obsługa sanitarna - 2) w sumie 40 osób i 11 samochodów;
10:53	Szef Głównego Sztabu Kryzysowego Federacji Rosyjskiej zleca wszystkim służbom ratunkowym przybycie na miejsce wypadku;
10:54	Lokalna policja i służby bezpieczeństwa w Smoleńsku otaczają kordonem o średnicy 500 m miejsce wypadku, wykorzystując 180 osób i 16 samochodów;
10:55	Przybywa pierwsza jednostka Straży pożarnej - 3;
10:57	Informacja otrzymana przez Regionalne Centrum Sytuacji Kryzysowych od lokalnych służb ratunkowych w Smoleńsku;
10:58	Zawiadomienie otrzymane przez Regionalne Centrum Sytuacji Kryzysowych z rosyjskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
10:58	Pierwsza brygada ratownictwa sanitarnego przybywa na miejsce wypadku;
10:59	Otwarty ogień na miejscu wypadku ugaszony;
11:00	Brygada ratunkowa na służbie dla okręgu smoleńskiego (4 osoby, 1 wóz), brygada ratunkowa na służbie dla Smoleńska, (4 osoby, 1 wóz), brygada ratunkowa dla terenów wodnych dla okręgu smoleńskiego (4 osoby, 1 wóz), zespół wyjazdowy Federalnej Służby Bezpieczeństwa (7 osób, 7 wozów), zespół wyjazdowy lokalnej policji (40 osób, 12 wozów) wyjeżdżają na miejsce katastrofy;
11:00	STAN GOTOWOŚCI 1 dla całego Pogotowia Ratunkowego dla okręgu smoleńskiego;
11:00	Szef Głównego Sztabu Kryzysowego dla okręgu Smoleńskiego zwołał zebranie wszystkich funkcjonariuszy;
11:00	Oddzielenie miejsca katastrofy kordonem;
11:03	Ugaszenie wszystkich pożarów;
11:03	Zespół wyjazdowy federalnego pogotowia ratunkowego dla okręgu smoleńskiego (Szef Głównego Sztabu Kryzysowego dla okręgu Smoleńskiego plus 3 osoby, 1 wóz) z przenośnymi urządzeniami łączności wideo (5 osób, 1 samochód);
11:05	Na miejscu wypadku utworzono szpital polowy pogotowia ratunkowego;
11:10	7 karetek przybywa na miejsce wypadku;
11:40	Ustalenie braku ocalałych na miejscu wypadku, 7 karetek opuszcza miejsce wypadku;

prowadzono szczegółowych autopsji. Wiele ciał zostało błędnie zidentyfikowanych i zbezczeszczonych. Rodziny niektórych ofiar nie mogą być pewne, gdzie są pochowani ich bliscy. Na przykład, do dziś nie wiadomo, gdzie została pochowana Anna Walentynowicz (nagrodzona Prezydenckim Medalem Wolności przez prezydenta Stanów Zjednoczonych George'a W. Busha). Sekcje zwłok przeprowadzono w Moskwie. Polscy patolodzy nie zostali dopuszczeni do uczestnictwa w postępowaniu. Nie ma dowodów, że wykonano prześwietlenia rentgenowskie czy odpowiednie badania toksykologiczne, ani że przygotowano szkiełka mikroskopowe do dalszej analizy; wszystko, co pomogłyby ustalić, czy doszło do eksplozji na pokładzie, a co mogłoby wynikać z urazów płuc ofiar.

Rysunek 9. Przykład autopsji. Czas zgonu 10:50 (oficjalny czas katastrofy 10:41:06). Przyczyna śmierci: katastrofa samolotu. (Załącznik V).

Według dr Michaela Badena, doświadczonego amerykańskiego patologa[2], ogień wytwarza pewne substancje chemiczne, które można znaleźć w płucach ofiar, i które są charakterystyczne wyłącznie dla zdarzeń z udziałem ognia. Podczas sekcji zwłok należało zrobić fotografie oraz pobrać próbki mikroskopowe, by sprawdzić, czy nie doszło do uszkodzeń płuc. Nic nie wskazuje na to, że takie badania zostały przeprowadzone. Według dr. Badena Rosjanie powinni byli zbadać płuca i drogi oddechowe zarówno gołym okiem, jak i pod mikroskopem. Jeśliby na pokładzie samolotu miał miejsce wybuch, to podczas sekcji zwłok byłyby widoczne w płucach rozdarcia, szczególnie charakterystyczne w obrazie mikroskopowym. Podobnie gdyby przed katastrofą w samolocie wybuchł pożar, pasażerowie wdychaliby tlenek węgla. Tak więc badania toksykologiczne i mikroskopowe preparatów pobranych z dróg oddechowych mogą odpowiedzieć na pytanie, czy dana osoba oddychała po wybuchu lub pożarze. Dzięki prześwietleniom rentgenowskim wykonanym po wypadku, można by zidentyfikować fragmenty zdetonowanych ładunków, znajdujące się w ciałach ofiar. Standardowo wykonuje się zdjęcia rtg wszystkich ofiar katastrof lotniczych. Nie ma żadnej wzmianki o wykonaniu któregokolwiek z wyżej wymienionych badań przez Rosjan. Opisy odzieży zewnętrznej i stan ciał ofiar, zawarte w protokołach medycznych przygotowanych w Moskwie, często nie odpowiadają opisowi ciał i ich ubrań z miejsca katastrofy.

Ponadto, według sprawozdań rodzin ofiar, ciała nie były myte w Moskwie, a niektóre ciała nie nosiły żadnych śladów sekcji zwłok i badań. Co więcej, jest dobrze znaną zasadą, że raport z sekcji zwłok powinien zawierać indywidualną przyczynę zgonu, określoną precyzyjnie i odrębnie dla każdego poszkodowanego, w przeciwieństwie do określonej jedynie ogólnej przyczyny śmierci dla grupy ofiar. Przyczyna śmierci powinna być ustalona w oparciu o dominujący czynnik, który doprowadził do zgonu danej osoby. Jednakże w odniesieniu do wszystkich ofiar katastrofy smoleńskiej jako przyczynę śmierci podano „liczne obrażenia ciała". Takie podejście pokazuje, że badanie medycz-

2 Wywiad z dr Michaelem Badenem, Gazeta Polska, 29 marca 2012 roku (Załącznik XII). Michael M. Baden jest lekarzem i certyfikowanym patologiem sądowym znanym z pracy śledczego w głośnych sprawach oraz jako gospodarz programu HBO Autopsja. Jest także specjalistą medycyny sądowej dla Fox News Channel. Był doradcą, głównym patologiem i biegłym w wielu głośnych sprawach i badaniach, w tym: Przewodniczącym Panelu Patologii Sądowej w Komisji Kongresu do spraw Zabójstw, która badała ponownie sprawę zabójstwa Johna F. Kennedy'ego oraz szczątki cara Mikołaja II i członków jego rodziny.

ne było powierzchowne, nie zawierało szczegółowej analizy obrażeń i nie włożono wysiłku w kategoryzację urazów mających bezpośredni wpływ na śmierć poszczególnych ofiar. Ze względu na niespotykaną skalę zniszczenia ciał, nie było możliwości pobrania krwi i moczu do badania od wszystkich ofiar. Ale nawet w przypadkach, gdy te materiały pobrano, nie został przeprowadzony w odpowiednim czasie pełen zakres badań. Ponadto proces gromadzenia i zabezpieczania próbek do testowania był nieodpowiedni. Niektóre próbki wysłano do badań chemicznych i toksykologicznych ponad dwa lata później. Nie przeprowadzono żadnych badań na ubraniach ofiar opisanych jako spalone lub zwęglone. Sprawozdania z autopsji wskazują na istotne odejście od standardów sprawozdawczości medycznej, co obejmuje między innymi zapisane jednolite podsumowanie przyczyny śmierci, bez indywidualnych informacji na temat którejkolwiek z ofiar, a także podanie tego samego czasu zgonu, który różni się od oficjalnego czasu katastrofy (zobacz przykład na Rysunku 9). Można się spodziewać, że ludzkie ciała były poddane działaniu dużych przeciążeń podczas katastrofy. Stwierdzenia, że pasażerowie doświadczyli przeciążenia większego niż 100 g w wyniku awarii na niskim pułapie (gdy wartość ta nie powinna przekroczyć 30 g), nie można skorelować z takim scenariuszem wypadku jaki się sugeruje. Patrząc na powyższe zestawienie i biorąc pod uwagę specyfikę zderzenia samolotu z ziemią oraz cechy zniszczeń można założyć, że największych urazów powinny doznać osoby w przedniej części kabiny pasażerskiej, a pasażerowie siedzący w pobliżu ogona musieliby odnieść mniej istotne obrażenia. W związku z tym stwierdzenie o jednakowym przeciążeniu o wartości co najmniej 100 g, oddziałującym na wszystkie ofiary, wydaje się nierealne[3]. Co więcej, analiza rzeczywistego zniszczenia ciał ofiar nie potwierdza scenariusza raportu MAK, najbardziej ucierpiały bowiem osoby siedzące w środkowej i końcowej części samolotu, a zróżnicowanie urazów wyklucza oddziaływanie przeciążenia tej samej wielkości na wszystkie ofiary.

3 Wywiad z prof. Johnem Hansmanem: http://nowypolskishow.co.uk/?p=1154 Dr. R. John Hansman – profesor na Wydziale Aeronautyki i Astronautyki MIT, gdzie przewodzi katedrze Ludzi i Automatyki. Jest również dyrektorem Międzynarodowego Centrum Transportu Powietrznego. Prof. Hansman jest konsultantem działającym w ramach rozmaitych komitetów doradczych i technicznych, w tym Komitetu Doradczego Kongresu, Doradczego Komitetu Badawczo-Rozwojowego FAA, Niezależnego Panelu Kontrolnego FAA WAAS oraz Komitetu Sterującego NASA w zakresie Zaawansowanych Technologii Transportu Powietrznego.

4

ROSYJSKIE DOCHODZENIE

Wypadki się zdarzają. Ale działania Rosji zaraz po katastrofie – niezwykle szybkie i bezprecedensowe – przedstawiają sobą działania zbliżone do czyszczenia miejsca zbrodni a nie działań państwa szukającego odpowiedzi[1].

Polska nota dyplomatyczna, wysłana do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej przez zastępcę polskiego ambasadora w Moskwie P. Marciniaka, żądająca traktowania terenu katastrofy jako obszaru eksterytorialnego, nie została uwzględniona. W ciągu pierwszych godzin po katastrofie stało się oczywiste, że nie tylko kluczowe dowody nie zostały odpowiednio zabezpieczone, określone, udokumentowane i zachowane, ale też wrak samolotu był celem bezpośrednich działań destrukcyjnych już następnego dnia po katastrofie. Nie została zdefiniowana metodologia identyfikacji dowodów i nie zastosowano wnioskowania opartego na logicznym łańcuchu poszlak dla wyodrębnienia kluczowych dowodów. Ponadto miejsce katastrofy przed pierwszym uderzeniem w ziemię pozostało niezabezpieczone, na skutek czego doszło do kradzieży rzeczy osobistych ofiar i zaginięcia wielu części samolotu. Niektóre przykłady takich manipulacji i niszczenia dowodów w rejonie miejsca katastrofy przedstawiono poniżej.

4.1 Manipulacje na miejscu katastrofy

W końcowym raporcie MAK stwierdzono:

- *3.1.5 Nie znaleziono dowodów na awarię w obrębie samolotu, silnika, czy systemu przed zderzeniem z przeszkodami. Nie doszło do pożaru, wybuchu lub zniszczeń podczas lotu przed zderzeniem z przeszkodami.*
- *3.1.6 Wszystkie zniszczenia spowodowane były siłą uderzenia podczas kolizji z przeszkodami i ziemią.*

Niezależni badacze zebrali dziesiątki zeznań osób, które widziały lub słyszały zdarzenie, w tym zeznania polskich pilotów wojskowych samolotu Jak-40, który wylądował godzinę wcześniej na lotnisku Siewiernyj. Wszyscy oni słyszeli na kilka sekund przed zderzeniem nienaturalne odgłosy silników tupolewa, następnie serię dźwięków charakterystycznych dla wybuchów, a po nich dźwięk tylko jednego silnika. Wielu świadków widziało i słyszało wybuch, kulę ognia i samolot rozpadający się w powietrzu na kwałki, w szczególności odpadający ogon samolotu zaraz po tym, jak przeleciał on nad ulicą Kutuzowa.

Dobrym przykładem takiego przebiegu zdarzenia jest zdjęcie lotnicze miejsca zdarzenia wykonane 12.04.2010 r. (Rysunek 10) z zaznaczonymi jedynie nielicznymi fragmentami wraku. Dziennikarze dopiero trzy lata po katastrofie dotarli i opublikowali nieujawnione protokoły prokuratorów Federacji Rosyjskiej datowane na 10 i 11 kwiet-

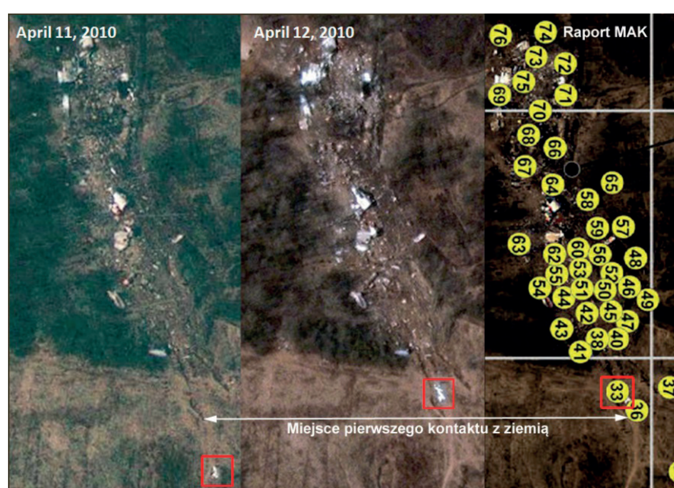
1 Zawiedzione zaufanie prowadzi do bezkarnych zbrodni. Eugene Poteat, Prezydenckie Stowarzyszenie Byłych Oficerów Wywiadu. Charleston Mercury, marzec 2012. Poteat jest emerytowanym oficerem wywiadu naukowego CIA.

nia, opisujące fragmenty wraku znalezione wzdłuż trasy, którą przelatywał samolot. Ich ilość i fakt, że pochodzą nie tylko z uszkodzonego skrzydła, ale również z kadłuba, zaprzeczają tezom zawartym w cytowanych powyżej punktach 3.1.5 i 3.1.6. Rozbieżności między raportem MAK a opisami prokuratorów uwidocznione są na poniższej rysunku.



Rysunek 10. Lokalizacja fragmentów samolotu wg raportu rosyjskich prokuratorów z 10 i 11 kwietnia 2010 r. naniesiona na zdjęcie z oblotu miejsca katastrofy zamieszczone w raporcie MAK (M. Dąbrowski, K. Nowaczyk).

Jak widać na powyższym zdjęciu z oblotu, rozbieżności pomiędzy fragmentami wraku zewidencjonowanymi przez komisję MAK i prokuratorów rosyjskich występują już w pobliżu brzozy, która miała „odciąć" fragment lewego skrzydła. Stopień manipulacji najlepiej ilustrują zdjęcia satelitarne (GeoEye) z miejsca katastrofy pokazane na Rysunku 11. Widać na nich, że fragment lewego statecznika „przeniósł się" o ponad 20 metrów pomiędzy 11 kwietnia i 12 kwietnia tak, żeby znaleźć się za pierwszymi śladami uderzenia samolotu w ziemię. W raporcie rosyjskim podano pozycję statecznika z 12 kwietnia. Już 11 kwietnia, z obu stron kadłuba zostały odcięte burty. Ukryto w ten sposób charakterystyczny kształt zniszczeń, będący następstwem eksplozji wewnętrznej (Rysunek 14). Na miejsce katastrofy wprowadzono natychmiast ciężki sprzęt do robót ziemnych. Teren katastrofy nie był należycie zabezpieczony, lecz szeroko dostępny dla osób postronnych. Osoby te podnosiły i zabierały części samolotu, odzieży ofiar lub przedmioty z ich dobytku. Nawet części ludzkiego ciała i fragmenty kości były zbierane przez wiele miesięcy po katastrofie. W rezultacie, niektóre rzeczy osobiste ofiar skradziono i pobrano pieniądze z ich kart kredytowych. Według rosyjskiego raportu, w czasie wypadku system oświetlenia lotniska Smoleńsk Siewiernyj działał prawidłowo. Taki wniosek pozostaje w bezpośredniej sprzeczności ze zdjęciami białoruskiego dziennikarza



Rysunek 11. Zdjęcia satelitarne z 11 I 12 kwietnia 2010 r. obrazujące przesunięcie lewego statecznika (czerwony kwadrat) za linię pierwszego kontaktu z ziemią I jego pozycja w raporcie MAK (punkt 33). (K. Nowaczyk) Załacznik VI.

przedstawiającymi rosyjskich żołnierzy wymieniających żarówki i mocowania kabli zasilających w systemie oświetleniowym w kilka godzin po katastrofie (Załącznik VI). Wiele drzew i krzewów zostało wyciętych w pobliżu miejsca katastrofy, spalono trawę lub zasypano ją ziemią na dużym obszarze przed miejscem uderzenia w ziemię, zwłaszcza w pobliżu lokalizacji TAWS #38 (Załącznik VI).

4.2 Niszczenie szczątków samolotu

W październiku 2010 r. polska prasa opublikowała zdjęcia pokazujące niszczenie wraku polskiego Air Force One na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku dzień po katastrofie. Materiał filmowy pokazujący rosyjskich pracowników niszczących samolot, a zwłaszcza tłukących część okien[2] oraz buldożery pracujące na miejscu katastrofy, został wykorzystany w filmie dokumentalnym „Misja specjalna" A. Gargas. Przykłady z Rysunku 12 to tylko kilka zdjęć z całego zbioru znajdującego się w Załączniku VI. Jeszcze przed wydobyciem wszystkich części ciał ofiar oraz fragmentów samolotu, miejsce wypadku częściowo pokryto betonową nawierzchnią i 11 kwietnia 2010 r. zbudowano na nim drogę. Niszczenie szczątków samolotu miało miejsce od razu w dniu katastrofy - bez zapewnienia adekwatnej dokumentacji dotyczącej ich ułożenia, bez zrobienia zdjęć i bez odpowiedniego oznaczenia części dla celów późniejszej rekonstrukcji. Zamiast tego od razu wybijano okna w kadłubie, pocięto duże fragmenty samolotu na mniejsze części, pocięto i wyciągnięto kable, zdeformowano kształtowniki podczas wyciągnia ich za pomocą koparki i innych maszyn ciężkich, przekopano buldożerami dużą część powierzchni miejsca katastrofy, na której znajdowały się mniejsze szczątki, a na koniec niektóre części miejsca katastrofy przykryto pospiesznie świeżą ziemią i betonem. Zniekształcenie ogona w katastrofie zostało „naprawione"[3] jeszcze przed przeniesieniem go do miejsca ostatecznego przechowania. Większe części samolotu zostały



Rysunek 12. Przykłady zdjęć z miejsca katastrofy z pierwszych trzech dni, 10-13 kwietnia. (Załącznik VI).

2 Stłuczenie szyb ma wyjątkowe znaczenie ze względu na potencjalną obecność materiałów wybuchowych na szkle, co mogło by potwierdzić hipotezę o eksplozji, jak również możliwość oceny ciśnień, jakim poddawane były szyby w trakcie katastrofy.

3 Załącznik VI.

przetransportowane na betonową powierzchnię lotniska i pozostawione tam na wiele miesięcy bez zabezpieczenia od słońca i gapiów (Rysunek13). Kilka ton małych części zebrano jak śmieci i złożono na stosie w pobliskiej stodole, bez należytej ochrony. Po wielu wnioskach strony polskiej większe części wraku zostały w końcu ogrodzone i przykryte brezentem. Później wokół wraku samolotu zbudowano konstrukcję z dykty[4]. Aby upamiętnić drugą rocznicę katastrofy smoleńskiej, Rosja rozpowszechniła zdjęcia kadłuba świeżo umytego z nową warstwą farby i wstawionymi oknami. Nie podjęto jednak żadnych prób rekonstrukcji samolotu, co jest działaniem oczywistym w wypadku takiej katastrofy.



Rysunek 13. Duże części samolotu na betonowej powierzchni po transporcie z miejsca katastrofy.



Rysunek 14. Część kadłuba odwrócona i otwarta (żółta linia i strzałka). Załącznik VIII.



Rysunek 15. Lewa i prawa ściana odcięte od kadłuba w dniu 11.04.2010 r. Oddzielone ściany (białe strzałki) na zdjęciu z Raportu MAK.

4 Załącznik VI.

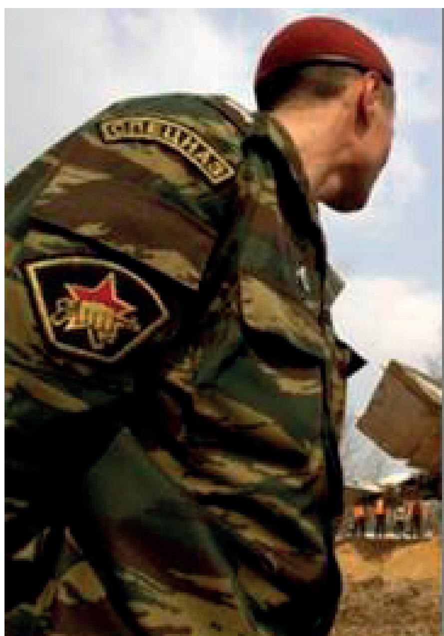
Na koniec zdjęcie (Rysunek 14) przedstawiające tylną część kadłuba na miejscu katastrofy nie pozostawia wątpliwości, że musiał on otworzyć się w powietrzu i uderzył w ziemię już w pozycji odwróconej, z obiema ścianami bocznymi (żółta linia) wygiętymi na zewnątrz. Następnego dnia po katastrofie obie ściany kadłuba zostały odcięte i usunięte. Jest to wyraźnie widoczne na zdjęciu z miejsca katastrofy zrobionym z powietrza, opublikowanym w raporcie MAK (Rysunek15).

4.3 Ukryte fakty i dokumenty

Niedługo po tym jak Tu-154M z prezydentem Polski na pokładzie rozbił się w Smoleńsku, na miejscu pojawił się oddział Specnaz (służby specjalne); żołnierze z 25 oddziału jednostki wojskowej nr 7459 Specnaz MVD w Smoleńsku znani są z uczestnictwa w krwawych operacjach specjalnych na Kaukazie Północnym (Rysunek 16, 17). Oficjalny rosyjski raport MAK zataił obecność tych jednostek na miejscu tragedii.

Urządzenia elektroniczne i czułe instrumenty NATO oraz dokumenty wydobyte i przejęte przez Rosjan (skasowane zdjęcia, wiadomości tekstowe itp. z pamięci wewnętrznych):

1. Telefon satelitarny
2. Telefon komórkowy prezydenta Polski
3. Telefon komórkowy dowódcy sił powietrznych - generała Andrzeja Błasika
4. Telefon komórkowy dowódcy sił wojskowych - generała Bronisława Kwiatkowskiego
5. Telefon komórkowy koordynatora służb specjalnych - Zbigniewa Wassermanna
6. Trzy telefony radiowe Motorola
7. Dziesięć smartfonów Blackberry
8. 60 telefonów komórkowych
9. Dwadzieścia aparatów fotograficznych z kartami pamięci
10. Kamera wideo z kartą pamięci i taśmą
11. Kamera przemysłowa i dwa komputery
12. Dokumentacja, w tym ściśle tajne dokumenty NATO



Rysunek 16. Od samego początku wojskowa jednostka specjalna Specnaz była obecna na miejscu katastrofy.



Rysunek 17. Przybycie dodatkowych żołnierzy ze Specnaz (służby specjalne) dwa dni po katastrofie (12.04.10).

Sześć miesięcy po katastrofie zezwolono zespołowi polskich archeologów na zbadanie miejsca wypadku. Polscy eksperci znaleźli dziesiątki tysięcy małych fragmentów na powierzchni, a przy użyciu detektora metali o zakresie do 20 cm zidentyfikowali kolejnych dwadzieścia tysięcy metalowych części pod powierzchnią ziemi na głębokości do 20 cm. Za pomocą kilku odwiertów do głębokości 60 cm potwierdzili, że każdemu niewielkiemu fragmentowi metalu towarzyszyło kolejnych sześć niemetalowych części. Oszacowali ogólną liczbę szczątków samolotu na około 60 tys. Niektóre metalowe części były opalone lub zwęglone przez działanie wysokiej temperatury (patrz Rysunek 18).



Rysunek 18. Przykład spalonego fragmentu metalu znalezionego z przodu głównego miejsca katastrofy. (Załącznik XI).



Rysunek 19. Mapa szczątków znalezionych na głównym miejscu katastrofy, przygotowana dla celów polskiego raportu archeologów (Załącznik XII). Profil samolotu w skali 1:1 w stosunku do ziemi. (K. Nowaczyk).

SAMOLOT	WYBUCH	WPŁYW	SZCZĄTKI
PanAm 103[1] Lockerbie	Tak (bomba i paliwo)	Wysoki poziom energii (wysokość 19 000 stóp n.m.p.)	Ponad 11000 (w tym części rzeczy osobistych). Zrekonstruowano 95% samolotu.
TWA 800[2] Nowy Jork	Tak (paliwo)	Wysoki poziom energii (wysokość 31 000 stóp n.m.p.)	3168 (części samolotu) Zrekonstruowano 95% samolotu.
Tu-154M Smoleńsk	Nie –według raportu MAK	Niski poziom energii (wysokość 50 stóp n.m.p.)	35000 wydobytych przez archeologów 60000 szacowanych, w tym wyposażenie samolotu. Brak próby rekonstrukcji.

1 Wydział Badań Katastrof Lotniczych, Raport z wypadku samolotu Boeing 747-121, N739PA w Lockerbie, Dumfriesshire, Szkocja, 21 grudnia 1988. Raport z Wypadku Lotniczego Nr 2/90 (EW/C1094).

2 Krajowa Rada ds. Bezpieczeństwa Transportu. (2000) Rozpad w trakcie lotu nad Oceanem Atlantyckim, linie lotnicze Trans World, lot 800, Boeing 747-131, N93119, w pobliżu East Moriches, Nowy Jork, 17 lipca 1996 r. Raport z Wypadku Lotniczego NTSB/AAR-00/03. Waszyngton

Tabela 2. Katastrofy lotnicze – porównanie ilości szczątków (zestawienie Piotr Kublicki)

Polski zespół został ograniczony do przeszukiwania terenu za ulicą Kutuzowa, jednak ilość szczątków wymieniona w Tabeli 2 i widocznych na mapie przygotowanej w oparciu o raport polskich archeologów (Rysunek 19), jest nieporównywalnie wielka w odniesieniu do innych katastrof lotniczych spowodowanych przez wybuch. Rosyjska prokuratura, która przygotowała raport z miejsca katastrofy w oparciu o inspekcję przeprowadzoną w dniu katastrofy, opisała cały obszar, na którym znajdowały się szczątki, a który zaczynał się kilkaset metrów przed miejscem, gdzie nastąpił kontakt z ziemią. Wspomniany raport opisuje wiele fragmentów, które wskazywały dokładne miejsce uderzenia, z czego część została znaleziona nawet 40 m przed brzozą, która rzekomo spowodowała katastrofę. Ewidentny rozpad samolotu przed uderzeniem w brzozę i na kilkaset metrów przed pierwszym zderzeniem z ziemią nigdy nie został opisany ani wyjaśniony. Tylko największe szczątki samolotu zostały wydobyte przez rosyjski zespół. Reszta została zakryta bądź zebrana przez gapiów.

Pośród utajonej dokumentacji, o której należy wspomnieć, są protokoły prokuratury z pierwszych dni po katastrofie, opis z kontroli wizualnej wraku z dnia 17 września 2010 r., ekspertyzy wskazujące miejsca wybuchu samolotu wykonane przez firmę Small Giss oraz oryginalne dane z rejestratorów samolotu, które nigdy nie zostały ujawnione[5].

5 Szczegółowy opis zapisów czarnej skrzynki w Rozdziale 5.

5 ROSYJSKI RAPORT MAK

Rosyjski raport MAK został opublikowany 12 stycznia 2011 r. W raporcie pojawiło się wiele sprzeczności, pominięć, sfałszowanych oświadczeń i nieczytelnych danych – a to tylko najbardziej oczywiste braki. Główna część raportu, w której opisano ostatnie chwile lotu, jest w wielu miejscach sprzeczna z prezentowanymi w nim faktami. Opis ostatniego etapu lotu jest oparty na spekulacjach i nie został odpowiednio poparty naukowymi metodami.

Raport MAK otwarcie odrzuca polskie zastrzeżenia złożone stronie rosyjskiej w dniu 19 grudnia 2010 r. w „Uwagach Rzeczypospolitej Polskiej" do szkicu ostatecznego raportu rosyjskiego[1]. Rosyjski raport odrzucił aż 80% uwag zgłoszonych przez stronę polską na mocy art. 6.3 Aneksu 13. Konwencji Chicagowskiej.

Ponadto raport MAK przemilcza wiele istotnych kwestii, takich jak: rola centrum „Logika" w Moskwie, obecność płk. Krasnokutskiego w wieży kontroli lotów a także ocenę pracy wykonanej przez kontrolera strefy lądowania. Sprzeczne informacje pojawiają się zwłaszcza na prezentowanych w raporcie mapach, tabelach i wykresach.

Raport MAK nie odnosi się do ogromnej ilości szczątków powstałych przy zderzeniu klasyfikowanym jako zderzenie o niskiej energii, nie podejmuje kwestii braku osób, które mogłyby przeżyć katastrofę. Zabrakło dogłębnej analizy miejsca katastrofy oraz omówienia stanu ciał ofiar. Ponadto z zakresu dochodzenia wykluczono możliwość uszkodzeń mechanicznych samolotu i nie zweryfikowano możliwości awarii technicznej. Nie dokonano analiz wraku z punktu widzenia możliwego wybuchu, nie zbadano śladów zniszczenia lewego skrzydła ani też brzozy złamanej jakoby przez samolot. Rok przed katastrofą samolot oddano do generalnego remontu w Samarze w Rosji, skąd powrócił w grudniu 2009 r. Od początku roku 2010[2] do czasu katastrofy zarejestrowano jedenaście poważnych awarii mechanicznych. Co najważniejsze, w rosyjskim raporcie nawet nie wspomniano o dużej awarii samolotu podczas lotu nad Oceanem Atlantyckim z Haiti do Polski 23 stycznia 2010 r. W czasie tego lotu wystąpiły poważne problemy z autopilotem (musiano go odłączyć) i systemem sterowania. Nie wyjaśniono nigdy faktu, że na miejscu katastrofy znaleziono ważny certyfikat samolotu TU 154 nr boczny 102, który wówczas znajdował się w remoncie w Samarze, i nieważny certyfikat rozbitego TU 154 nr boczny 101.

Opisy z pierwszej inspekcji miejsca katastrofy (10 i 11 kwietnia 2010 r.), dokonane przez rosyjską prokuraturę[3], nie zostały ujęte w rosyjskim raporcie. Dokument pozostawał utajniony przez kilka lat, a kiedy wyciekł do opinii publicznej, okazało się, że istnieje wiele rozbieżności z raportem MAK.

Rosyjski raport pomija dowody dostarczone z CVR[4], które świadczą o tym, że polska załoga świetnie znała topografię terenu w pobliżu lotniska Siewiernyj w Smoleńsku. MAK całkowicie zignorował jasne stwierdzenia polskich pilotów dotyczące spadku tere-

1 Odpowiedź polska po angielsku. (Załącznik V).
2 *Ibid.*
3 Załącznik XI.
4 Załącznik III.

nu przed pasem lotniska, które zostały wyraźnie zarejestrowane w zapisie transkrypcji z CVR. Zgodnie z transkrypcją przygotowaną przez samych Rosjan, na minutę przed uderzeniem i 5 km przed pasem lotniska (tj. 3 km od obniżającego się terenu) drugi pilot przypomniał pierwszemu pilotowi o spadku terenu, na co pierwszy pilot odpowiedział: „Wiem”[5]. W całkowitej sprzeczności z tym materiałem dowodowym Rosjanie wywnioskowali, że polscy piloci nie znali topografii terenu. Wniosek ten nie bierze również pod uwagę informacji, że pierwszy pilot lądował na lotnisku Siewiernyj w Smoleńsku jako drugi pilot podczas lotu z premierem RP i delegacją rządową trzy dni przed katastrofą.

5.1 Czarne skrzynki

Rosjanie do dziś nie zwrócili czarnych skrzynek do Polski, pomimo iż komisja MAK zakończyła swoje śledztwo ponad trzy lata temu. Po pierwszym spotkaniu (10.04.2010 r.)[6] komisji pod przewodnictwem Putina, rosyjski Minister Transportu (I. Levitin) zapewnił, że: *Znaleźliśmy dwie czarne skrzynki – jedną, która rejestrowała pomiary instrumentów i drugą, która rejestrowała materiał audio. Jednak niczego nie dotykaliśmy dopóki nasi koledzy [z Polski] nie zjawili się na miejscu zdarzenia.* Jednocześnie na tym samym spotkaniu pierwszy zastępca prokuratora generalnego Rosji (A. Bastrykin) potwierdził, że zapisy czarnych skrzynek zostały już odczytane: *Wydobyliśmy czarne skrzynki, które potwierdzają charakter wymiany zdań pomiędzy kontrolą naziemną a załogą.* Na koniec raport MAK stwierdza: *W dniu 11.04.2010 CVR zostało dostarczone do laboratorium Międzynarodowej Komisji Awiacyjnej w celu otwarcia, odczytania i przetworzenia informacji. Otwarcie pudełek i kopiowanie informacji odbyło się w obecności specjalistów ds. awiacji z Rzeczpospolitej Polskiej.*

Wiele faktów, które rzekomo miały zostać oparte na informacjach z czarnych skrzynek i nagraniu głosów z kokpitu itp., zostało zmanipulowanych lub źle zinterpretowanych. Analogowy rejestrator K3-63 nigdy nie został odnaleziony, a dane z cyfrowych nagrań zostały przedstawione w nieczytelnej formie. Ramy czasowe na tabelach w rosyjskim raporcie były dowolnie zmieniane – *Biorąc pod uwagę zmianę w strefach czasowych dodano trzy sekundy do czasów TAWS w celu synchronizacji z FDR*[7]. Ponadto cztery kopie „tej samej” taśmy CVR (MARS-BM) zostały przygotowane na prośbę strony polskiej. Każda z kopii dostarczonych polskiej stronie ma inny czas trwania.

Chociaż w samolocie zainstalowanych było pięć rejestratorów (wymienione w Tabeli 3), nie ma żadnych godnych zaufania danych z ostatniego etapu feralnego lotu. Jak pokazano w tabeli, samolot był wyposażony w cztery cyfrowe rejestratory i jeden rejestrator analogowy. Z tych pięciu rejestratorów rejestrator analogowy K3-63 nigdy nie został odnaleziony. Rosyjski raport został przygotowany wyłącznie na podstawie danych z operacyjnego rejestratora danych KBN-1-1 wyprodukowanego w Rosji. Polska kopia tego nagrania kończy się na kilka sekund przez 41. minutą (przed brzozą), **przez co jest bezużyteczna** do analizy ostatniego etapu lotu. Najważniejsze ostatnie pół sekundy danych, uzyskanych z cyfrowego rejestratora szybkiego dostępu ATM-QAR wyprodukowanego w Polsce, zostało skasowane i zastąpione dodatkowymi 2 sekundami słabej jakości z rejestratora MŁP-14-5. Tym sposobem jedyne dane udostępnione stronie polskiej a odnoszące się do ostatnich sekund lotu, to dane z rejestratora MŁP, które zawierają dużo błędów. Rejestrator MŁP-14-5 zawierał rejestrację lotów z 7, 8 i 10 kwietnia, jednak kluczowe dane z 10 kwietnia były bardzo słabej jakości i nie było możliwe uzyskanie jakichkolwiek użytecznych danych – dlatego też plik nie został użyty do żadnej analizy.

5 *Ibid.*
6 04.10.2010 r. raport ze spotkania krajowej komisji śledczej.
7 Strona 106 ostatecznego raportu MAK. (Załącznik VIII).

Symbol rejestratora	Typ i funkcja rejestratora
KBN-1-1	Cyfrowy rejestrator danych wyprodukowany w Rosji i zainstalowany obok kokpitu.
MARS-BM	Cyfrowy rejestrator dźwięku zainstalowany w ogonie samolotu obok MŁP-14-5. (Znaleziono go obok śladów pierwszego kontaktu z ziemią).
MŁP-14-5	Cyfrowy rejestrator zainstalowany w ogonie samolotu (wystawiony na działanie wysokiej temperatury). Znaleziony niedaleko śladów pierwszego kontaktu z ziemią.
K3-63	Eelektromechaniczny taśmowy rejestrator szybkiego dostępu w specjalnej termo- i wstrząso-odpornej obudowie **(nie znaleziono)**.
ATM QAR	Cyfrowy rejestrator szybkiego dostępu, który rejestrował te same dane co KBN-1-1. ATM-QAR został wyprodukowany w Polsce.
FMS UNS-1D	System zarządzania lotem: Universal Avionics Systems Corporation Flight Management System
TAWS SN 237	System ostrzegawczy: UASC Terrain Awareness and Warning System

Tabela 3 Rejestratory danych i instrumenty nawigacyjne polskiego Air Force One[8]

Odbiorca kopii	Data zapisu	Długość nagrania
MAK	05.2010 r.	38 min. 16,8 sek.
KBWL LP[9] (1)	05.2010 r.	37 min. 57,0 sek.
FSB[10]	06.2010 r.	36 min. 58,6 sek.
Foreneks[11]	06.2010 r.	36 min. 24,0 sek.
KBWL LP (2)	07.2011 r.	38 min. 14,5 sek.
IES[12]	01.2012 r.	38 min. 13,6 sek.

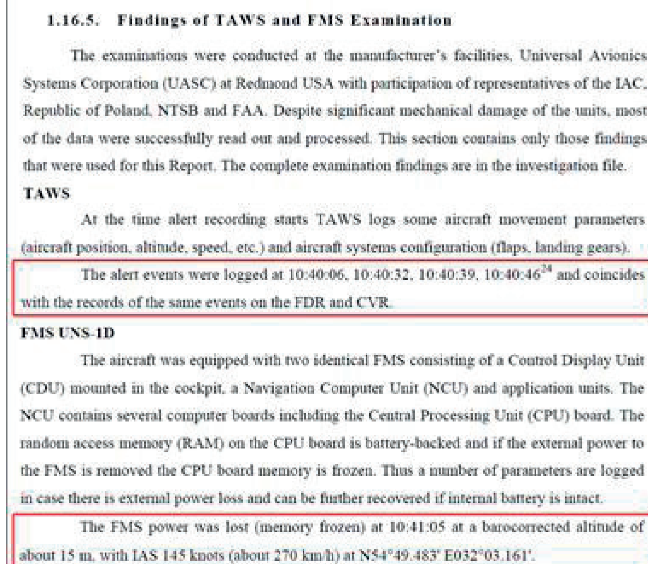
Tabela 4[13]. Całkowity czas trwania kopii zapisu CVR MARS-BM

Kolejna kwestia dotyczy kopii zapisów CVR MARS-BM. Na dziś wiemy o przynajmniej sześciu takich kopiach (Tabela 4), z czego pięć jest formalnie udokumentowanych, a jedna tajna kopia miała zostać poddana analizie przez FSB. Wszystkie kopie różnią się między sobą długością nagrania – różnice te dochodzą do prawie dwóch minut, co odpowiada drodze dziewięciu kilometrów, którą w tym czasie pokonuje samolot lecący z prędkością 80 m/s. Różnic nie da się wyjaśnić różnymi prędkościami nagrywania; ponadto największa różnica pojawia się w końcowej części taśm. Takie różnice pomiędzy nagraniami poddają w wątpliwość wiarygodność wszystkich kopii. Powyższe stwierdzenie potwierdza również ustęp z opinii FSB: Stąd też zakładając, że nie są to oryginalne nagrania, mają formę cyfrową i są przedstawi*one w formie noszącej znamiona ciągłości procesu nagrywania, nie można wykluczyć zmian wprowadzonych w nagraniach podczas cyfrowej (komputerowej) obróbki* (Załącznik I).

8 Tabela przygotowana w oparciu o rosyjski raport MAK (Załącznik VIII) wraz z opinią polskiego specjalisty ATM PP (Załącznik XI).
9 Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP).
10 Federalne służby specjalne Federacji Rosyjskiej (FSB).
11 FORENEKS, LLC, Rosja, St. Petersburg
12 Instytut Ekspertyz Sądowych w Krakowie (IES).
13 Raport Zespołu Parlamentarnego, Cztery lata po Smoleńsku, 04.01.2014 r.

5.2 Całkowicie pominięte dane

Rosyjski raport całkowicie pomija zapis lądowania TAWS #38 (patrz Rysunek 20). Dane FMS i TAWS z samolotu zostały odzyskane przez zespół specjalistów zatrudnionych przez amerykańskiego producenta instrumentów z Tucson, Arizona - Universal Avionics Systems Corporation. Odkodowane logowania z tych urządzeń zostały udostępnione publicznie przez polską komisję śledczą dopiero 5 września 2011 r. Rosyjski raport słowem nie wspomina o zapisie TAWS #38 ani o żadnych awariach zanotowanych w pliku fault.log systemu TAWS. Pozycja samolotu podana w TAWS #38, 140 metrów w linii prostej od brzozy udowadnia, że samolot nie mógł zderzyć się z tym drzewem, ponieważ po utracie fragmentu skrzydła i rotacji w lewo musiałby skręcić w lewo. Pominięcie tego zapisu było konieczne, aby uzasadnić oficjalny scenariusz MAK, zakładający zderzenie z brzozą. Ponadto, zgodnie z danymi FMS, centralny system pamięci przestał nagrywać dane z powodu ustania zasilania, co nastąpiło, kiedy samolot znajdował się na wysokości 15 metrów, a jego usytuowanie geograficzne było ok. 50 metrów od miejsca pierwszego zderzenia z ziemią[14].



1.16.5. Findings of TAWS and FMS Examination

The examinations were conducted at the manufacturer's facilities, Universal Avionics Systems Corporation (UASC) at Redmond USA with participation of representatives of the IAC, Republic of Poland, NTSB and FAA. Despite significant mechanical damage of the units, most of the data were successfully read out and processed. This section contains only those findings that were used for this Report. The complete examination findings are in the investigation file.

TAWS

At the time alert recording starts TAWS logs some aircraft movement parameters (aircraft position, altitude, speed, etc.) and aircraft systems configuration (flaps, landing gears).

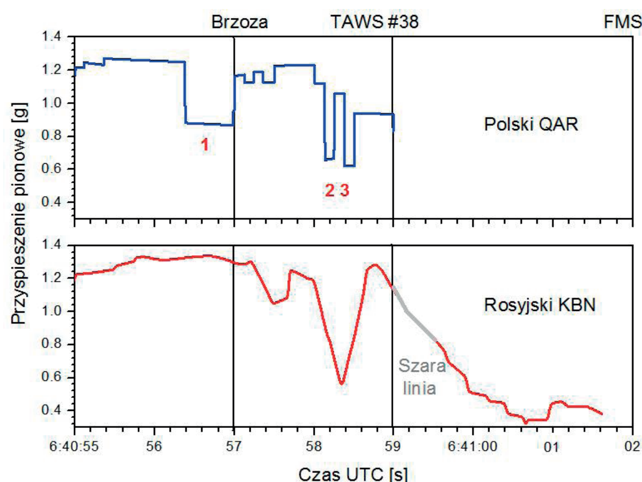
The alert events were logged at 10:40:06, 10:40:32, 10:40:39, 10:40:46[24] and coincides with the records of the same events on the FDR and CVR.

FMS UNS-1D

The aircraft was equipped with two identical FMS consisting of a Control Display Unit (CDU) mounted in the cockpit, a Navigation Computer Unit (NCU) and application units. The NCU contains several computer boards including the Central Processing Unit (CPU) board. The random access memory (RAM) on the CPU board is battery-backed and if the external power to the FMS is removed the CPU board memory is frozen. Thus a number of parameters are logged in case there is external power loss and can be further recovered if internal battery is intact.

The FMS power was lost (memory frozen) at 10:41:05 at a barocorrected altitude of about 15 m, with IAS 145 knots (about 270 km/h) at N54°49.483' E032°03.161'.

Rysunek 20. Kopia raportu MAK. Czasy określone są tylko dla TAWS #34, #35, #36, #37, nie dla #38. Odcięcie prądu w powietrzu na wys. 15 m. (Załącznik X).



Rysunek 21. Pionowe przyspieszenie wg polskiego rejestratora QAR i rosyjskiego raportu. Trzy punkty szczytowe (punkty 1, 2, 3) następujące bardzo szybko po sobie, kolejno co 1/10 sekundy, niewyjaśnione w raporcie MAK. (Załącznik X).

5.3 Manipulacje danymi

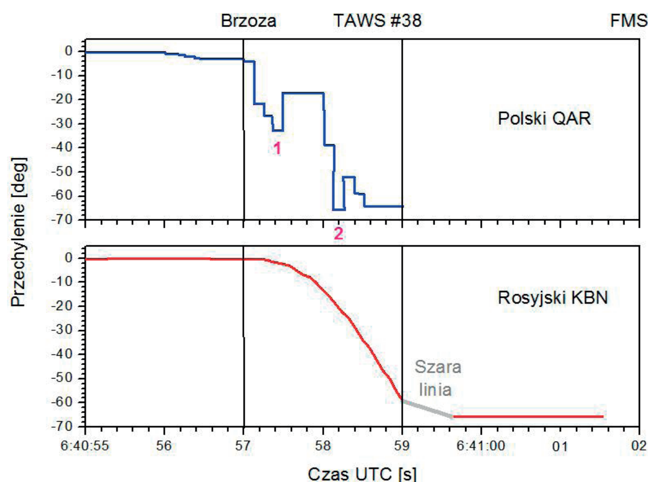
Dane uzyskane z niektórych nagrań rejestratorów samolotu zostały poddane dowolnym zmianom, zaś niektóre dane z logowań FMS[15] i TAWS nie zostały ujęte w rosyjskiej analizie. Rysunek 21 pokazuje wykres pionowego przyspieszenia z polskiego rejestratora QAR oraz z raportu MAK. QAR wskazuje trzy minima (punkt 1, 2 3), które występują bardzo szybko po sobie, kolejno co jedną dziesiątą sekundy, przed TAWS #38 i około 200 m od miejsca katastrofy. Każde z tych minimów odpowiada silnemu wstrząsowi. Należy zauważyć, że pierwszy z tych silnych wstrząsów zdarzył się około 50-70 metrów od miejsca położenia brzozy. Wspomniane silne zmiany w przyspieszeniu były spowodowane siłą działającą ku ziemi, jednak nie zostały one ani wyjaśnione, ani wspomniane w raporcie rosyjskim. Szare linie na Rysunkach 21 i 22

14 Załącznik VII.

15 Universal Avionics Flight Management System (FMS).

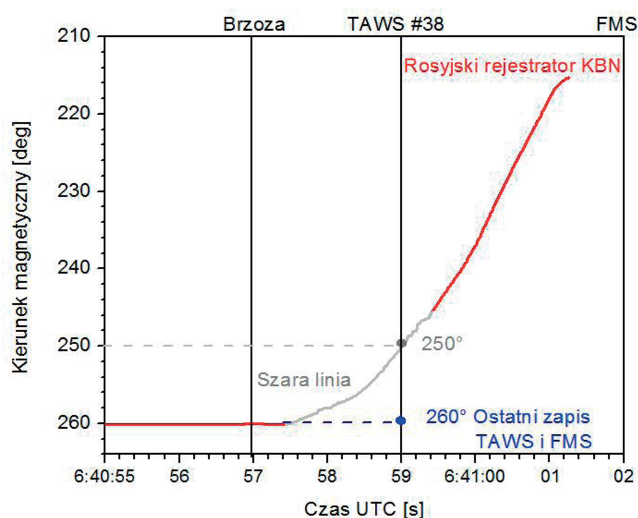
pokazują miejsca, z których przy pomocy rosyjskiego programu analitycznego WinArm32, MAK usunął punkty ze wszystkich danych z prezentowanego w raporcie zapisu rejestratora KBN. WinArm32 automatycznie zaznacza te miejsca kolorem szarym.

Rysunek 22 pokazuje przykładowo istotne różnice pomiędzy wartościami zarejestrowanymi przez rosyjski rejestrator KBN a polski rejestrator QAR. Oba rejestratory zbierały dane z tych samych czujników, tak więc różnice widoczne wyraźnie w miejscach oznaczonych numerami 1 i 2 na Rysunku 22 są zupełnie niezrozumiałe.



Rysunek 22. Obrót w lewo zarejestrowany i przez dwa rejestratory podłączone równolegle do tych samych czujników. Wykres przygotowany na podstawie danych z rosyjskiego raportu MAK oraz eksperta ATM PP. (Załącznik X).

Porównanie przyspieszeń na Rysunku 21 wskazuje, że na wykresie w raporcie MAK ukryte zostało zdarzenie, które miało miejsce przed brzozą (punkt 1). Dwa kolejne wstrząsy na Rysunku 21 (widoczne w górnej i dolnej jego części), według zapisu rosyjskiego rejestratora KBN nie mają żadnego wpływu na rotację samolotu (dolna część Rysunku 22). Odczyt z polskiego QAR (górna część Rysunku 22) przeczy takiemu przebiegowi wydarzeń. Podkreślenia wymaga fakt, że MAK nigdy nie ujawnił polskiej stronie pełnego nagrania rosyjskich czarnych skrzynek.



Rysunek 23. Rzeczywisty kierunek magnetyczny zarejestrowany przez TAWS #38 i FMS (przerywana linia i niebieski punkt) i przedstawiony w raporcie MAK (czerwona linia). (Załącznik X).

Rosyjski scenariusz wydarzeń zakłada, że po utracie części skrzydła samolot zaczął obracać się w lewo. W związku z tym powinna również ulec zmianie trajektoria lotu i po kolizji z drzewem samolot powinien skręcić w lewo od przyjętego kursu 260°. Rysunek 23 pokazuje wyraźną różnicę pomiędzy wykresem z raportu MAK a odczytem w ekspertyzie Universal Avionics.

W pamięci FMS zapisany został ostatni, pozytywnie zweryfikowany kierunek magnetyczny 260°, taki sam jak w TAWS #38 około 140 m za brzozą[16]. Tymczasem rosyjski raport podaje w TAWS #38 wartość kierunku magnetycznego 250° i prezentuje dalszą jego zmianę, aż do wartości 214° (czerwona linia), czym uzasadnia obrót samolotu.

16 Ekspertyza Universal Avionics NTSB (Załącznik X). Appendix X: *Magnetic Heading - Not valid last known heading value was 267.1° [260° + declination 7.1°]. Wind - not valid (Note this is expected because a loss of heading is necessary for the computation of winds).*

5.4 Zafałszowania oświadczeń w ostatecznym raporcie MAK

Podstawowa teza raportu MAK, skomentowana już w rozdziale „Streszczenie”, była wielokrotnie podważana przez badania naukowe wykonywane na zlecenie Naczelnej Prokuratury Wojskowej. Na podstawie zapisów CVR dostarczonych przez Rosjan, Instytut Ekspertyz Sądowych im. prof. J. Sehna w Krakowie[17] stwierdził, że słowa wypowiedziane przez nawigatora przypisano gen. Błasikowi, którego w kokpicie nie było. Dalej – próbki pobrane z ciała gen. Błasika nie wykazały obecności alkoholu we krwi. To całkowicie podważa jeden z najważniejszych powodów katastrofy podawany przez MAK: *Obecność w kokpicie do momentu zderzenia głównego dowódcy polskich sił powietrznych, który znajdował się pod wpływem alkoholu oraz presja psychologiczna wywierana na dowodzącego pilota, aby kontynuować obniżanie lotu w warunkach stwarzających nieuzasadnione zagrożenie z dominującym celem wylądowania za wszelką cenę.*

Odczyty z tego samego zapisu CVR są również niezgodne z inną przyczyną katastrofy podaną w raporcie MAK: *Obniżanie lotu bez kontaktu wzrokowego z punktami odniesienia na ziemi, na wysokość dużo mniejszą niż minimalna wysokość dla komendy „go-around” (100 m), aby namierzyć widoczność lotu.* W tej samej analizie rozmów prowadzonych przez załogę samolotu, wykazano że na wysokości 100 m pierwszy pilot wydał komendę „odchodzimy”. Wyniki tych badań zleconych przez polską prokuraturę podważają tezę raportu MAK, jednak nie wyjaśniają prawdziwego przyczyny tragedii.

17 Załącznik III.

6 NIEZALEŻNE ŚLEDZTWO

Naukowcy i specjaliści współpracujący z Zespołem Parlamentarnym rozpoczęli badania nad przyczyną katastrofy ponad cztery lata temu. Ze względu na utrudniony dostęp do materiałów dowodowych i dokumentów związanych z katastrofą, prace są bardzo czasochłonne i wciąż nie zostały ukończone. W badania zaangażowanych jest wiele osób specjalizujących się w różnych dziedzinach nauki i mających duże doświadczenie w zaawansowanych metodach badawczych. Dzięki ich pracy Zespół przedstawił najbardziej prawdopodobną hipotezę katastrofy, w skrócie omówioną w Rozdziale 1.2.

Przeprowadzone dotychczas badania (Załącznik XII) wykazały, że:

Nawigacja była celowo błędna. (W. Chrzanowski[1], G. Burov[2]) *Zgodnie z analizą, przy wykorzystaniu kąta* ścieżki schodzenia 2°40' [zgodnie z odpowiednią tabelą[3]*] samolot był na ścieżce podejścia tylko w odległości 10 km od pasa lądowania oraz w odległości 2,78 km - gdy ją przecinał.*

Trajektorie pionowa i pozioma, podane przez Rosjan, były nieprawidłowe (G. Jorgensen[4], K. Nowaczyk[5],): *Zrekonstruowana trajektoria pozioma pokazuje, że samolot nie mógł całkowicie obrócić się na lewo po zderzeniu z brzozą, ponieważ całkowity obrót wpłynąłby na zmianę jego kierunku przed TAWS #38 [który utajniono w raporcie MAK]* – Rozdział 2, Rysunek 4.

Utrata pierwszej części lewego skrzydła nie powinna była spowodować obrócenia samolotu (G. Jorgensen, K. Nowaczyk). *Prawidłowa korelacja pomiędzy obliczonym kątem przechylenia a kątem przechylenia zarejestrowanym przez rejestrator danych samolotu, pojawia się tylko przy założeniu utraty końcówki skrzydła o długości pomiędzy 10,5 m [zamiast 6,5 m jak w raporcie MAK].*

Podczas III Konferencji Smoleńskiej G. Jorgensen przedstawił obliczenia trajektorii pionowej, które wykonał wykorzystując oprogramowanie CFD (Computational Fluid Dynamics) firmy Metacomp i zapisy z czarnych skrzynek, wykazując, że trajektoria musiała być wyższa od prezentowanej w raporcie. Ma to szczególne znaczenie przy ocenie wysokości przelotu nad brzozą (Rysunek 24).

---

1 Wiesław Chrzanowski - kapitan, emerytowany kontroler lotów, nawigator lotów i instruktor Polskiej Akademii Lotniczej w Dęblinie.

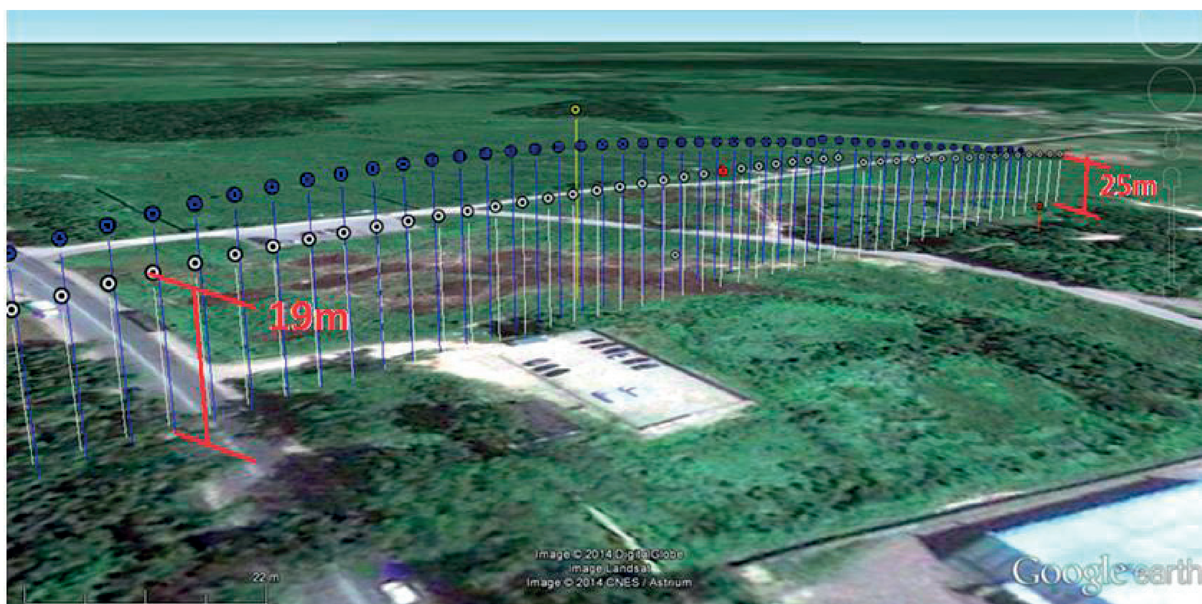
2 G. Burov - pułkownik, rosyjski pilot.

3 Tabela podchodzenia do lądowania dla lotniska Siewiernyj w Smoleńsku, Załącznik VIII.

4 Glenn Jorgensen, MSME –Dania. Inżynier i pilot cywilny. Były wykładowca na Politechnice w Danii, posiada stopień magistra z dynamiki płynów i analizy strukturalnej. Przeszedł specjalistyczne szkolenie w zakresie dynamiki płynów związanej z lotnictwem i budową samolotów. Pracował 15 lat jako konsultant, przeprowadzając różne symulacje i analizy, w tym analizę strukturalną FEM.

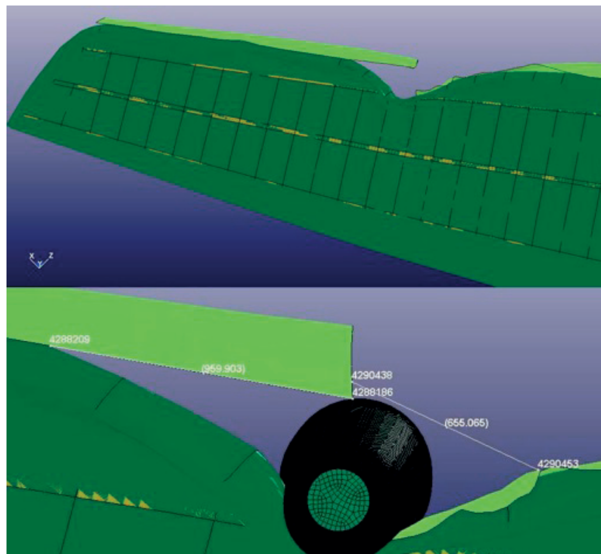
5 Kazimierz Nowaczyk, Ph.D. – Stany Zjednoczone. Fizyk. We wczesnych latach 90. rozpoczął pracę w Centrum Spektroskopii Fluorescencyjnej na Uniwersytecie Maryland w Baltimore. Jego badania naukowe koncentrowały się na fluorescencji i fosforescencji systemów biologicznych, przetwarzaniu obrazów i analizie danych doświadczalnych. W 2010 r. rozpoczął współpracę z Zespołem Parlamentarnym w sprawie śledztwa dotyczącego katastrofy powietrznej w Smoleńsku z 2010 r. Koordynuje grupę ekspertów z wielu krajów, badających przyczyny katastrofy smoleńskiej.

Brzoza, którą obwinia się o zniszczenie skrzydła, nie mogła go odciąć (W. Binienda[6], G. Szuladzinski[7]), *Obliczenia parametryczne wykonane metodą Finite Element Method (LS-Dyna) wykazują, że gdyby samolot uderzył w brzozę przy prędkości 75 m/s, to skrzydło przeciełoby drzewo. Samo skrzydło poniosłoby jedynie niewielką szkodę (Rysunek 25).* Prof. Binienda podczas III Konferencji Smoleńskiej przedstawił rozbudowaną symulację uwzględniającą skrzela (sloty) skrzydła.



Rysunek 24. Trajektoria pionowa środka masy samolotu (niebieskie punkty) i końcówki lewego skrzydła (białe punkty) – G. Jorgensen

Niezależnym potwierdzeniem innego przebiegu katastrofy są zdjęcia na Rys. 26, pokazujące szczątki skrzydła znalezione około 25 m przed brzozą. W rosyjskim raporcie znajduje się stwierdzenie, że brzoza to pierwszy punkt, w którym struktura samolotu uległa poważnym uszkodzeniom (uderzenie w drzewo). Ponadto, oficjalne polskie śledztwo prowadzone przez prokuraturę wojskową udokumentowało inne szczątki znajdujące w miejscu o następujących współrzędnych: N54°49.503/E32°03.463 czyli ok. 40 m przed brzozą [raport E-che-90/12]. Kolejne szczątki skrzydła znalezione „poniżej", w odległości 40-150 m od punktu wybuchu w powietrzu, potwierdziły dalszy rozpad skrzydła (patrz Część C, Ryc. 26).



Rysunek 25. Symulacja LS-Dyna zderzenia skrzydło-brzoza - prof. W. Binienda.

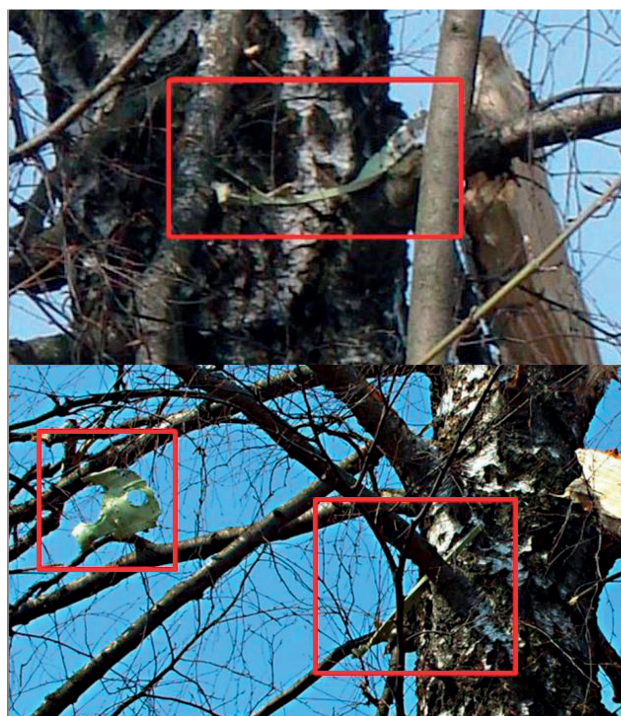
6 Wieslaw Binienda, Ph.D. – Stany Zjednoczone. Inżynier. Jest dziekanem Szkoły Inżynierii Uniwersytetu Akron w Ohio. Ekspert z zakresu eksperymentów wirtualnych badających zderzenia wysokiej energii, członek konsorcjum lotniczego wspierającego śledztwo w sprawie katastrofy statku kosmicznego Columbia. Redaktor naczelny Journal of Aerospace Engineering of the American Society of Civil Engineers (ASCE). Specjalista Zespołu Parlamentarnego w sprawie śledztwa dotyczącego katastrofy polskiego samolotu.

7 Gregory Szuladzinski, Ph.D – Australia. Ekspert w zakresie analizy nacisku, wibracji i nielinearnej dynamiki wstrząsów strukturalnych i mechanicznych oraz analizy ich skutków; symulacji komputerowej w zakresie działania ładunków wybuchowych, dynamiki strukturalnej w strukturach lotniczych. W latach 1966-1980 pracował w Stanach Zjednoczonych dla Northrop Corp. (projektowanie strukturalne/analiza kadłuba Boeinga 747) Jet Propulsion Lab, Pasadena (statek kosmiczny Viking), Parker Hannifin (mechanizmy kontroli helikoptera) i innych.



Rysunek 26. Szczątki skrzydła samolotu znalezione przed brzozą

Na fotografii pochodzącej z rosyjskiego raportu widać szczątki skrzydła samolotu, wiszące na gałęziach złamanej brzozy. Zgodnie ze scenariuszem przedstawionym przez Rosjan, szczątki te miały się tam znaleźć na skutek zderzenia skrzydła z drzewem. Biorąc pod uwagę fakt, że samolot miał wówczas prędkość około 270 km/h, jest to fizycznie niemożliwe, natomiast może świadczyć o wybuchu w skrzydle, zanim samolot znalazł się na wysokości brzozy, oraz że szczątki te spadły na drzewo w efekcie tego wybuchu (Rysunek 27).



Rysunek 27. Fragment lewego skrzydła zwisający na gałęziach brzozy po zderzeniu przy prędkości 270 km/h.

Inny dokument, pominięty podczas oficjalnego śledztwa, ukrywany przed opinią publiczną, wskazuje na charakter wybuchu w skrzydle. Rys. 27 przedstawia stronę tytułową z „drugiego raportu rosyjskiej prokuratury (9-20-10)." Obejmuje on listę inwentaryzacji szczątków, na której znajduje się m.in. opis pozycji 12: 00023: Część kesonowa skrzydła zniszczona wskutek hydraulicznego uderzenia, paliwa znajdującego się w zbiorniku, wyrwane jest górne poszycie. Użyte tutaj słowa były uważnie dobierane, aby uniknąć pojęcia „wybuch"; jednocześnie odnotowano dowody działania potężnej wewnętrznej siły – w tym przypadku związanej z płynem – która rzekomo była przyczyną wynikłych szkód. Jedynym źródłem paliwa mógł być zbiornik znajdujący się wewnątrz konstrukcji lewego skrzydła, jednak w końcowej fazie lotu znajdowała się w nim znikoma ilość paliwa. Kluczowe znaczenie w tym zapisie ma fakt, że opis prawidłowo określa punkt rozpoczęcia zdarzenia (ze środka skrzydła), choć nie nazywa jego prawdziwej przyczyny.

Obrazowym podsumowaniem dyskusji o trajektorii samolotu w ostatnich sekundach lotu jest Rysunek 29. Pokazano na nim pozycję samolotu w niecałe pół sekundy po

„zderzeniu" z brzozą. Została ona wyznaczona w oparciu o cyfrowe dane z polskiej skrzynki QAR odczytane w Moskwie w czerwcu 2011 roku. Według tych danych lewe skrzydło (już po oderwaniu końcówki) wbiłoby się dwa metry w ziemię, a dysza lewego silnika znalazłaby się dwa metry nad ziemią. W bezpośrednim zasięgu gorących gazów wyrzucanych z silników samolotu znalazłyby się nie tylko sterty śmieci wokół brzozy, ale również pobliski prowizoryczny płot i szopa. Jak widać na licznych zdjęcia ch z miejsca katastrofy przetrwały one bez widocznych zniszczeń.

Бланк 55

50013 л.д. 154 62

ПРОТОКОЛ
осмотра предметов (документов)

г. Смоленск (место составления) «20» сентября 20 10 г.

Осмотр начат в 09 ч 35 мин
Осмотр окончен в 18 ч 20 мин
Перерыв: с 13.00 часов до 15.00 часов

Заместитель руководителя СО по г. Смоленску СУ СК при прокуратуре РФ по Смоленской (должность следователя (дознавателя), области юрист 1 класса Коршаков М.В. классный чин или звание, фамилия, инициалы)

в присутствии понятых:
1. Слостина Александра Александровича, в/ч 06755, г. Смоленск, ул. Фрунзе, 57 (фамилия, имя, отчество и место жительства понятого)
2. Фарзалиева Гаджи Фарзалиевича, в/ч 06755, г. Смоленск, ул. Фрунзе, 57 (фамилия, имя, отчество и место жительства понятого)

с участием прокурора-криминалиста СУ СК при прокуратуре РФ по Смоленской области (процессуальное положение, фамилия, имя, отчество каждого лица, юриста 2 класса Иванова Ю.А., эксперта ЭКЦ УВД по Смоленской области капитана милиции участвовавшего в следственном действии, а в необходимых случаях его адрес и другие данные о его личности) Маллера Ильи Игоревича, начальника КБ (конструкторского бюро) технической документации СКО (серийно конструкторский отдел) ОАО «Смоленский Авиационный завод» Давыдова Андрея Александровича

в соответствии со ст. 164, частью первой ст. 176, частями первой-четвертой и шестой ст. 177 УПК РФ произвел осмотр на открытой бетонной площадке, расположенной по адресу: (где и чего именно, указывается также, когда, где и при производстве г. Смоленск, ул.Фрунзе, 57, на территории в/ч 06755, частей и фрагментов самолета ТУ-154м какого следственного действия были изъяты данные предметы (документы) потерпевшего крушение10 апреля 2010 года около аэродрома Смоленск «Северный»

Перед началом осмотра участвующим лицам разъяснены их права, обязанности и ответственность, а также порядок производства осмотра предметов (документов).

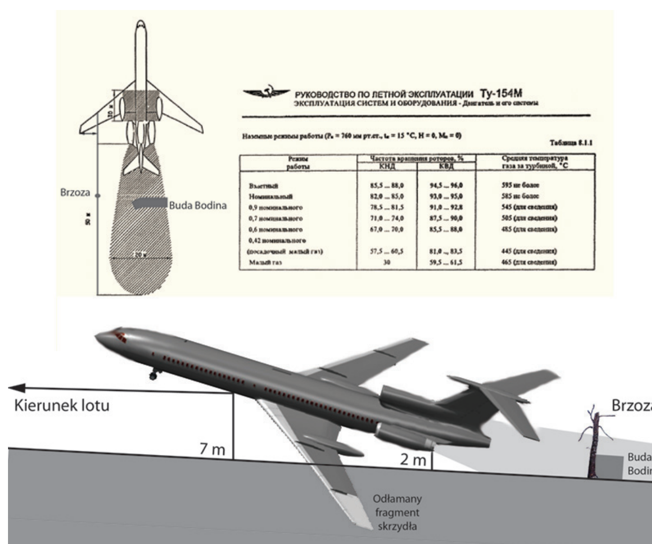
Понятым, кроме того, до начала осмотра разъяснены их права, обязанности и ответственность, предусмотренные ст. 60 УПК РФ.

(подпись понятого)
(подпись понятого)

Специалисту Давыдову Андрею Александровичу (фамилия, имя, отчество)
Эксперту Маллеру Илье Игоревичу (фамилия, имя, отчество)
разъяснены его права, обязанности и ответственность, предусмотренные ст. 58 (57) УПК РФ.

(подпись специалиста)
(подпись эксперта)
(подпись понятого) (подпись понятого)

Rysunek 28. Raport rosyjskiej prokuratury z 20.9.2010 r.


РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М
ЭКСПЛУАТАЦИЯ СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ - Двигатель и его системы

Наземные режимы работы ($P_н$ = 760 мм рт.ст., $t_н$ = 15 °C, H = 0, $M_н$ = 0)

Таблица 8.1.1

Режим работы	Частота вращения роторов, %		Средняя температура газа за турбиной, °C
	КНД	КВД	
Взлетный	85,5 ... 88,0	94,5 ... 96,0	595 не более
Номинальный	82,0 ... 85,0	93,0 ... 95,0	585 не более
0,9 номинального	78,5 ... 81,5	91,0 ... 92,8	545 (для сведения)
0,7 номинального	71,0 ... 74,0	87,5 ... 90,0	505 (для сведения)
0,6 номинального	67,0 ... 70,0	85,5 ... 88,0	485 (для сведения)
0,42 номинального (посадочный малый газ)	57,5 ... 60,5	81,0 ... 83,5	445 (для сведения)
Малый газ	30	59,5 ... 61,5	465 (для сведения)

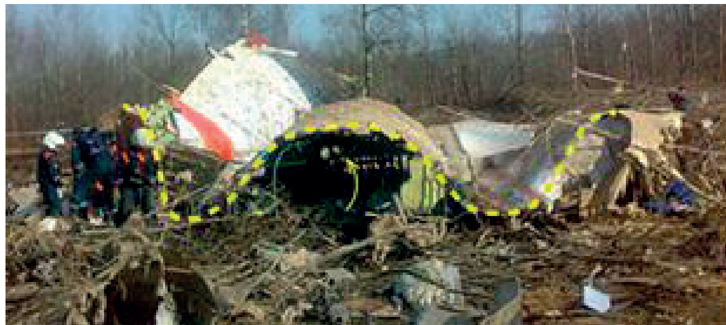
Rysunek 29. Pozycja samolotu o godzinie 6:40:57.375 czasu UTC wyznaczona z cyfrowego zapisu ATM QAR (Moskwa, 7.06.2011 r.) – K. Nowaczyk

Niezależne śledztwo wskazuje na 3 duże sekcje kadłuba, które upadły w różnych pozycjach na podmokłym terenie: część przednia kołami podkokpitowymi do dołu, podczas gdy środkowa i tylna były odwrócone (do góry nogami). Takie ułożenie oraz charakter zniszczeń tylnej części kadłuba potwierdzają wcześniejszy wybuch w powietrzu.

Wrak samolotu (G. Szuladzinski, W. Binienda, W. Berczyński[8]), ułożenie szczątków oraz stan ciał wskazują na wybuch. Fotografia i kadr z symulacji na Rysunku 30. pokazują część środkowo-tylną samolotu na głównym miejscu wypadku. Pokazany fragment kadłuba jest odwrócony do góry nogami. Na rysunku widać leżący na ziemi dół kadłuba wraz z podłogą oraz ściśniętą górną część kadłuba, której ściany oraz dach są wyrwane i wygięte na zewnątrz. Podobny obraz zniszczeń uzyskał dr G. Szuladziński symulując przy pomocy programu LS-Dyna wybuch w odwróconym kadłubie. Niezależne śledztwo uznało, że te materiały dowodowe wyraźnie wskazują na to, że wybuch w kadłubie w powietrzu był głównym zdarzeniem, które spowodowało rozbicie samolotu na dziesiątki tysięcy części.

Zderzenie PL-101 miało miejsce o 6:41:03 (czasu UTC). Rosyjski raport, chociaż unika wyraźnego określania zderzenia jako uderzenia wysokoenergetycznego ze względu na niewielką wysokość i prędkość lądowania, w rzeczywistości tak je klasyfikuje twier-

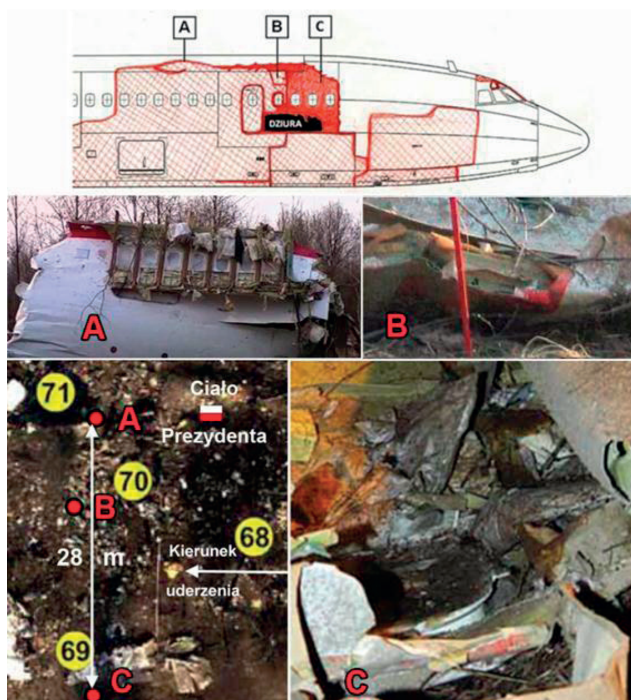
8 Dr. inż. Wacław Berczyński - doktoryzował się w 1978 roku na Politechnice Łódzkiej na podstawie pracy o metodzie elementów skończonych. Były Assistant Professor Uniwersytetu Concordia w Montrealu, były pracownik Canadair (obecnie Bombardier), emerytowany Principal Staff Engineer w firmie Boeing, konsultant ICAO.

Rysunek 30. Po lewej - wewnętrzny wybuch w kadłubie - symulacja LS-Dyna dr. Szuladzinskiego. Po prawej - część kadłuba odwrócona i otwarta (żółta linia i strzałka).

dząc, że na ofiary katastrofy działało przeciążenie ponad 100 g. Raport wspomina również m.in. o braku pożaru i obecności jedynie niewielkich zarzewi ognia na miejscu wypadku.

W czwartym raporcie Zespołu Parlamentarnego[9] przedstawiono materiały dowodowe potwierdzające wybuch w kadłubie. Analiza dotyczy rozłożenia szczątków pochodzących z części prezydenckiej. Fragmenty salonki są rozrzucone na odległości prawie 30 m, przeciwlegle do kierunku uderzenia samolotu. Noszą również ślady oddziaływania wysokiej temperatury i wysokiego ciśnienia w częściach pochodzących z prezydenckiej salonki (Rysunek 31). Na rysunku oznaczono również lokalizację ciała polskiego prezydenta.



Rysunek 31. Lokalizacja części z kabiny prezydenckiej na głównym miejscu wypadku w odległości 28 m w poprzek kierunku uderzenia (punkty A i C). Widoczne oznaki działania wysokiej temperatury i wysokiego ciśnienia w środku części prezydenckiej (część C).

Niezależne śledztwo wskazuje, że powyższe wnioski, zwłaszcza dotyczące „siły g" (miara przyspieszenia wyrażona jako waga) nie są oparte na „doświadczeniach ze zderzeń" w innych podobnych wypadkach. Profesor R.John Hansman Jr.[10] zgodził się z powyższą analizą, kiedy podczas wywiadu został zapytany o katastrofę z kwietnia 2010 r. w Smoleńsku. Stwierdził, że *trochę trudno jest osiągnąć 100 g w tego typu wypadku, jednak zależy to od sposobu pomiaru.* Jego zdaniem siły 100 g i wyższe nie są typowe dla tego typu wypadków. Dr Hansman brał udział w teście zderzeniowym Boeinga 727 na pustyni Sonoran w Kalifornii Dolnej w Meksyku. Samolot testowy, przemieszczający się z prędkością 250-270 km/godz. uderzył w ziemię z prędkością pionową 5-7 m/sek, podobnie jak PL-101. Test wykazał, że pierwsze rzędy pasażerów były poddanej największej sile - ok. 12 g, co było równoznaczne ze śmiercią tych osób. *Jednak ludzie z tyłu samolotu mogli przeżyć. Podróżujący w środku kabiny mogli doświadczyć wstrząśnienia mózgu i połamania kości.* Innymi słowy, na podstawie tego testu można by spodziewać się wysokiego poziomu przeżywalności.

9 Raporty Zespołu Parlamentarnego z lat 2011, 2012, 2013, 2014.
10 R.John Hansman Jr., Wydział Aeronautyki i Astronautyki Instytutu Technologii w Massachusetts, Stany Zjednoczone. Dyrektor Międzynarodowego Centrum Transportu Powietrznego.

15.09. - 13.10.2012 r. – w Smoleńsku, prokurator Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie wraz z biegłymi i ekspertami brał udział w uzupełniających oględzinach wraku, elementów samolotu oraz miejsca i rejonu katastrofy. Przebadano wówczas części wraku przy użyciu przenośnych detektorów wykrywających materiały wybuchowe (kilkaset pozytywnych wskazań) i pobrano próbki do dalszych badań. Ponownie po ponad trzech latach od katastrofy w dniach 11 - 22.07. – 8.08.2013 r. – w Smoleńsku, prokurator wojskowy oraz polscy biegli brali udział w badaniu elementów foteli samolotu Tu-154M nr 101 przy użyciu przenośnych detektorów IMS (spektrometrów ruchliwości jonów) oraz w pobraniu próbek w postaci wycinków i ekstraktów w celu przeprowadzenia szczegółowych laboratoryjnych badań fizykochemicznych w Polsce. Badania takie przeprowadziło Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji (CLKP). Wyniki tych badań wraz z uzupełniającą opinią CLKP (nr E-che 90/12) przeanalizowali eksperci powołani przez mec. P. Pszczółkowskiego, pełnomocnika części rodzin ofiar katastrofy. Prof. Krystyna Kamieńska-Trela[11] i prof. Sławomir Szymański[12] wykazali, że w prezentowanych przez CLKP wynikach, mimo wielu błędów, można z dużym prawdopodobieństwem wykazać występowanie śladów niezwykle silnego materiału wybuchowego heksogen - RDX[13].

11 Prof. Krystyna Kamieńska-Trela. Instytut Chemii Organicznej Polskiej Akademii Nauk. Zespół XVI - Zastosowanie magnetycznego rezonansu jądrowego w chemii organicznej.

12 Prof. Sławomir Szymański. Instytut Chemii Organicznej Polskiej Akademii Nauk. Zespół V - Dynamika molekularna w spektroskopii NMR. Oddziaływania molekularne.

13 Uwagi o opinii Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji w sprawie badań fizykochemicznych materiału dowodowego z katastrofy smoleńskiej, Krystyna Kamieńska-Trela, Sławomir Szymański. Referat wygłoszony na III Konferencji Smoleńskiej, 20.10. 2014 r.

7 WNIOSKI

Niniejszy raport zawiera sprawozdanie z błędów, pominięć, nieprawidłowych informacji oraz celowych zafałszowań przedstawionych w raporcie MAK oraz podczas śledztwa dotyczącego katastrofy. Przestawiona tu lista może nie być kompletna, ponieważ nowe informacje dotyczące przekłamań MAK wciąż wychodzą na światło dzienne. Na przykład w marcu 2014 roku opinia publiczna dowiedziała się, że testy krwi generała Błasika zostały przez Rosjan sfałszowane[1].

1. Od samego początku podejścia do lądowania, kontrola lotów podawała załodze samolotu nieprawidłowe informacje. Taka sytuacja zaistniała, ponieważ załoga wieży kontrolnej Siewiernyj w Smoleńsku, wbrew rosyjskim zasadom ruchu powietrznego, dostawała rozkazy z Moskwy. Przekazywał je kontrolerom lotu pułkownik Kransokutski, obecny w wieży kontrolnej pomimo braku uprawnień. Z kolei płk. Kransokutski otrzymywał rozkazy od niezidentyfikowanego źródła z dowództwa wojska rosyjskiego, o którym mówił posługując się kodem „Logika". To z centrum decyzyjnego jednoznacznie nakazano kontrolerom lotu nie zamykać lotniska Siewiernyj, nie wskazano lotniska zapasowego. „Logika" poleciła również kontrolerom, aby sprowadzili samolot do wysokości decyzyjnej 100 m.

2. Pomimo otrzymania fałszywych danych załoga TU-154M nie próbowała lądować, lecz rozpoczęła procedurę odejścia na drugi krąg. W momencie katastrofy samolot już wzbijał się w powietrze i z pewnością przeleciał ponad brzozą, którą raport MAK uważa za przyczynę katastrofy. Duże wahnięcia w przyspieszeniu pionowym i przechyleniu, zarejestrowane przez czarne skrzynki na kilka sekund przed rozbiciem, stanowią silną poszlakę w badaniach prawdziwego charakteru tej tragedii spowodowanej eksplozją samolotu w powietrzu.

3. W wyniku katastrofy samolot uległ rozbiciu na ponad 60000 fragmentów. Te kawałki zostały później odnalezione i skatalogowane dzięki wysiłkom zespołu archeologów z Polski. Całkowity obszar zalegania szczątków samolotu to ponad 1,5 km^2.

4. Działania ratownicze zostały istotnie opóźnione i po przedwczesnej, nieuzasadnionej deklaracji: „nikt nie przeżył", na długo przed odnalezieniem ofiar katastrofy, zamieniły się w akcję wydobywczą. W protokołach z kolejnych autopsji widoczne jest niedopuszczalne odejście od standardów raportów medycznych między innymi przez podanie „wspólnej" dla wszystkich ofiar przyczyny zgonu, bez podania szczegółów charakteryzujących stan poszczególnych ofiar.

5. Rosyjskie władze przyjęły, za zgodą rzadu polskiego, postępowanie według Aneksu 13 do Konwencji z Chicago z 1944 r., który oddaje prowadzenie śledztwa państwu, na którego terytorium wydarzył się wypadek. Umożliwiło to prowadzacym śledztwo do-

1 Komunikat Naczelnej Prokuratury Wojskowej

konywanie niekontrolowanych zmian i manipulowanie materiałem dowodowym. Nie przyjęto regulacji prawnych uzgodnionych na mocy polsko-rosyjskiego porozumienia, określającego zasady śledztwa w wypadkach, w których brały udział wojskowe statki powietrzne, podpisanego w 1993 r.

6. Komisja MAK zbudowała własną wersję wydarzeń, zgodnie z którą polska załoga, pozostająca pod presją pijanego Dowódcy Polskich Sił Powietrznych i obawiająca się Prezydenta Kaczyńskiego, zdecydowała się lądować we mgle. Przy podchodzeniu do lądowania zeszła zbyt nisko i na wysokości około 5 m nad terenem zahaczyła o drzewo, co spowodowało oderwanie części lewego skrzydła i bezwładny obrót samolotu. To z kolei, według raportu MAK, skutkowało uderzeniem samolotu w ziemię w odwróconej pozycji, czego konsekwencją była natychmiastowa śmierć wszystkich osób na pokładzie.

7. W celu uprawdopodobnienia swojej wersji i ukrycia rzeczywistego przebiegu katastrofy rosyjscy śledczy, między innymi:

- od pierwszych godzin manipulowali rzeczowymi materiałami dowodowymi (niszczenie wraku, przenoszenie jego części, zacieranie śladów na miejscu katastrofy);
- zatajali istotne dokumenty (TAWS #38, protokoły prokuratorów rosyjskich z kwietnia i września 2010 roku, raport polskich archeologów, zapis rejestratora KBN);
- ingerowali w zapisy czarnych skrzynek (sześć różnych kopii zapisu CVR, szare linie na wykresach, ewidentne niezgodności pomiędzy połączonymi równolegle rejestratorami).
- podczas analiz przebiegu katastrofy całkowicie pominęli zapisy sprzeczne z przyjętym przez siebie scenariuszem (gwałtowne przeciążenia pionowe, równie gwałtowne skoki w przechyleniu);
- zignorowali przytoczoną w swoim raporcie informację z ekspertyzy Universal Avionics o zupełnym zaniku zasilania i zamrożeniu FMS na wysokości 15 m.

8. Ponieważ rosyjskie władze do dziś nie przekazały stronie polskiej wraku ani czarnych skrzynek, badanie przyczyn tej katastrofy jest utrudnione i czasochłonne. Jednak mimo tej celowej obstrukcji niezależni eksperci i naukowcy, opierając się na dokumentach (często utajnionych), własnych analizach i symulacjach, stworzyli najbardziej prawdopodobną i spójną hipotezę przebiegu katastrofy, przedstawioną w tej pracy w Rozdziale 1.2 i udokumentowaną w Rozdziale 6 wraz z Załącznikiem XII.

- Podczas odejścia samolotu na drugi krąg, kilkadziesiąt metrów przed brzozą (900 - 1000 metrów od początku pasa startowego), w wyniku eksplozji zniszczona została końcówka lewego skrzydła.
- Na dystansie kolejnych 200-300 metrów miała miejsce dalsza destrukcja skrzydła wraz z urwaniem jego końcówki, Skutkowało to gwałtownymi wstrząsami, zmianą kursu magnetycznego i utratą wysokości.
- Jeszcze przed pierwszym uderzeniem w ziemią nastąpiła potężna eksplozja w kadłubie samolotu, która zniszczyła jego strukturę (oderwała tylną część kadłuba wraz z silnikami, wywinęła burty) oraz zabiła większość pasażerów.
- Końcowym etapem katastrofy był wybuch w prezydenckiej salonce już po uderzeniu samolotu w ziemię. Eksplozja rozrzuciła części salonki z wyraźnymi śladami działania wysokiej temperatury i ciśnienia (drzwi, kanapę, fragment kadłuba z oknem) w promieniu 30 metrów, prostopadle do kierunku uderzenia.

9. Hipotezę zniszczenia samolotu przez serię eksplozji potwierdzają dodatkowo następujące fakty:

- rozpad samolotu na ogromną liczbę szczątków znalezionych na wrakowisku jak również przed nim i przed brzozą;
- zapis w FMS o całkowitym zaniku zasilania elektrycznego w powietrzu na wysokości 15 metrów;
- zarejestrowane w czarnych skrzynkach gwałtowne zmiany przyspieszenia pionowego i przechylenia;
- obecność na szczątkach śladów materiałów wybuchowych.

Śmierć Prezydenta Lecha Kaczyńskiego oraz dowódców polskiego wojska, marynarki wojennej, lotnictwa i służb specjalnych wyraźnie osłabiła zdolności obronne Polski, jak również jej potencjał jako członka NATO. Brak reakcji ze strony państw demokratycznych i opinii międzynarodowej ułatwił Putninowi przygotowanie agresji militarnej na Ukrainie.



Lech Kaczyński obok gruzińskiego prezydenta Mikheila Saakashvili, ukraińskiego prezydenta Viktora Yushchenko oraz prezydentów trzech państw bałtyckich w Tbilisi w 2008 r. podczas wojny w Osetii Południowej. (AFP)

Jesteśmy po to, żeby podjąć walkę. Po raz pierwszy od dłuższego czasu nasi sąsiedzi ze wschodu pokazali twarz, którą znamy od setek lat. Ci sąsiedzi uważają, że narody wokół nich powinny im podlegać. My mówimy: nie! Ten kraj to Rosja, która uważa, że dawne czasy upadłego imperium wracają.

Świetnie wiemy, że dziś Gruzja, jutro Ukraina, pojutrze państwa bałtyckie, a później może i czas na mój kraj, na Polskę.

Lech Kaczyński
Tbilisi, Gruzja, 12 sierpnia 2008 r.


OF POLAND